Deutscher Bundestag **Drucksache 14/8343**

14. Wahlperiode 25. 02. 2002

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Gesetz – AltfahrzeugG)

A. Problem und Ziel

Mit der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 269 S. 34) ist innerhalb der EU ein einheitlicher Rechtsrahmen zur umweltgerechten Entsorgung von Altfahrzeugen unter Berücksichtigung des Prinzips der Produktverantwortung der Hersteller geschaffen worden. Wesentliche Eckpunkte der Richtlinie sind:

- sie gilt für alle Personenkraftwagen (M 1) und leichte Nutzfahrzeuge (N 1);
- sie fordert eine flächendeckende Infrastruktur zur Rücknahme der Altfahrzeuge und setzt konkrete Umweltstandards zur umweltgerechten Behandlung und Entsorgung;
- spätestens ab dem Jahr 2007 müssen Letzthalter Altfahrzeuge unentgeltlich zurückgeben können;
- die Hersteller/Importeure müssen die Entsorgungskosten für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2002 erstmals zugelassen werden, ab diesem Zeitpunkt und für alle übrigen Altfahrzeuge ab dem Jahr 2007 vollständig bzw. zu einem mindestens wesentlichen Teil übernehmen; die Mitgliedstaaten können diese Regelung auch vor diesen Zeitpunkt anwenden;
- bis 2006 sind mindestens 85 % des durchschnittlichen Gewichts eines Altfahrzeugs zu verwerten und mindestens 80 % wiederzuverwenden oder zu stofflich zu verwerten, bis 2015 sind diese Verwertungsziele auf 95 % (Verwertung) bzw. 85 % (stoffliche Verwertung, Wiederverwendung) zu steigern;
- ab 1. Juli 2003 ist es grundsätzlich verboten, Fahrzeuge und Bauteile in Verkehr zu bringen, die die Schwermetalle Cadmium, Quecksilber, Blei und sechswertiges Chrom enthalten.

Die Richtlinie ist nach Artikel 12 von den Mitgliedstaaten bis spätestens 21. April 2002 durch Erlass der erforderlichen Rechtsnormen national umzusetzen.

Darüber hinaus hat sich aus dem praktischen Vollzug der bisher geltenden Regelungen zur umweltgerechten Verwertung und Entsorgung von Altfahrzeugen, die insbesondere auf der Altauto-Verordnung vom 4. Juli 1997 (BGBl. I S. 1666) beruhen, weiterer Änderungsbedarf mit folgenden Zielrichtungen ergeben:

- Gewährleistung eines hohen Qualifizierungsstandards bei Sachverständigen unter klarer Festlegung der Zulassungskriterien

- Vereinfachung des Nachweisverfahrens bei stillgelegten Fahrzeugen unter Abwägung des erforderlichen Verwaltungsaufwands mit dem erreichbaren Informationsgewinn für die Überwachungsbehörden
- Beseitigung möglicher Unklarheiten bei der Anwendung der Verordnung durch entsprechende Klarstellungen des Verordnungstextes
- Verbesserung der Durchsetzbarkeit wichtiger Vorschriften durch Ergänzung entsprechender Bestimmungen über Ordnungswidrigkeiten.

B. Lösung

Verabschiedung eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen, mit welchem alle erforderlichen Rechtsänderungen in den betroffenen Rechtsnormen (Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch, Einkommensteuergesetz, Altauto-Verordnung, Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr) zusammengefasst werden.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Durch Anlastung der Entsorgungskosten bei den Herstellern/Importeuren entstehen infolge der damit verbundenen Rückstellungen und ihrer steuerlichen Anerkennung im Entstehungsjahr 2002 Steuermindereinnahmen für Bund, Länder und Gemeinden in Höhe von insgesamt 465 Mio. DM (rund 248 Mio. Euro). Von den Steuermindereinnahmen entfallen auf den Bund rund 150 Mio. DM (rund 77 Mio. Euro), auf die Länder 155 Mio. DM (rund 79 Mio. Euro) und die Gemeinden 160 Mio. DM (82 Mio. Euro). Für den Fall der Überwälzung der Entsorgungskosten von den Herstellern/Importeuren auf die Käufer wird es künftig zu einer schrittweisen Verringerung der Steuermindereinnahmen kommen.

2. Vollzugsaufwand

Dem Bund entstehen im Hinblick auf den Vollzug mangels entsprechender Aufgaben keine Kosten.

Die Verbesserung der Mitteilungspflichten an die zuständigen Überwachungsbehörden, die externe Erstellung und Pflege von Datenbeständen, die Maßnahmen zur Gewährleistung einer angemessenen Qualifizierung der Sachverständigen und Verringerung des Verwaltungsaufwandes beim Nachweisverfahren stillgelegter Fahrzeuge erleichtern und vereinfachen den Vollzugsaufwand der zuständigen Überwachungsbehörden und führen damit zu entsprechenden Kosteneinsparungen bei den Ländern, die allerdings nicht exakt bestimmt werden können.

E. Sonstige Kosten

Die den Herstellern und Importeuren von Fahrzeugen angelasteten Entsorgungskosten werden wegen zu erwartender Preisüberwälzung zu geringfügigen Erhöhungen der Neuwagenpreise von durchschnittlich 0,5 % führen. Die den Herstellern und Importeuren von Fahrzeugen entstehenden Kosten durch den Verzicht auf bestimmte Schwermetalle in Bauteilen und Werkstoffen sowie zur Bereitstellung bestimmter Demontageinformationen und sonstigen Informationspflichten sind gegenwärtig nicht zu spezifizieren. Ein Teil dieser Anforderungen wird von der Automobilindustrie bereits heute auf freiwilliger Basis erfüllt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 25. Februar 2002

Herrn
Wolfgang Thierse
Präsident des
Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen
(Altfahrzeug-Gesetz – AltfahrzeugG)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Schröder

Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Gesetz – AltfahrzeugG)[1)]

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch

Das Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4101-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch … wird wie folgt geändert:

Nach dem Sechzehnten Abschnitt wird folgender Siebzehnter Abschnitt eingefügt:

„Siebzehnter Abschnitt
Übergangsvorschriften zum Altfahrzeug-Gesetz

Artikel 53

(1) Für Verpflichtungen zur Rücknahme und Verwertung von Altfahrzeugen nach den §§ 3 bis 5 der Altfahrzeug-Verordnung vom 4. Juli 1997 (BGBl. I S. 1666) in der Fassung des Altfahrzeug-Gesetzes vom … [einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieses Gesetzes] sind Rückstellungen hinsichtlich der bis zum jeweiligen Abschlussstichtag in Verkehr gebrachten Fahrzeuge erstmals im Jahresabschluss für das nach dem … [einsetzen: Tag, an dem der Deutsche Bundestag dieses Gesetz beschlossen hat] endende Geschäftsjahr zu bilden.

(2) Soweit sich die in Absatz 1 genannten Verpflichtungen auf Fahrzeuge beziehen, die vor dem 1. Juli 2002 in Verkehr gebracht wurden, darf als Bilanzierungshilfe jeweils der Unterschiedsbetrag zwischen den hierfür nach Absatz 1 anzusetzenden Rückstellungen und dem Rückstellungsbetrag aktiviert werden, der sich bei Ansammlung dieser Rückstellungen in gleichmäßig bemessenen Jahresraten ergäbe. Dabei ist ein Ansammlungszeitraum zugrunde zu legen, der mit dem in Absatz 1 bezeichneten Geschäftsjahr beginnt und mit dem letzten vor dem 1. Januar 2007 endenden Geschäftsjahr endet. Der Posten ist in der Bilanz unter der Bezeichnung „Ausgleichsbetrag nach dem Altfahrzeug-Gesetz“ vor dem Anlagevermögen auszuweisen. Artikel 44 Abs. 1 Satz 4 und 5 gilt entsprechend.“

Artikel 2

Änderung des Einkommensteuergesetzes

Das Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. April 1997 (BGBl. I S. 821), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 26. Juni 2001 (BGBl. I S. 1310, 1313), wird wie folgt geändert:

1. § 6 Abs. 1 Nr. 3a wird wie folgt geändert:
   a) In Buchstabe d wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

      „Rückstellungen für gesetzliche Verpflichtungen zur Rücknahme und Verwertung von Erzeugnissen, die vor Inkrafttreten entsprechender gesetzlicher Verpflichtungen in Verkehr gebracht worden sind, sind zeitanteilig in gleichen Raten bis zum Beginn der jeweiligen Erfüllung anzusammeln; Buchstabe e ist insoweit nicht anzuwenden.“;
   b) in Buchstabe e Satz 3 wird die Angabe „Buchstabe d Satz 2“ durch die Angabe „Buchstabe d Satz 3“ ersetzt.
2. In § 52 Abs. 16 Satz 10 wird die Angabe „§ 6 Abs. 1 Nr. 3a Buchstabe d Satz 2 und Buchstabe e Satz 3“ durch die Angabe „§ 6 Abs. 1 Nr. 3a Buchstabe d Satz 2 und Buchstabe e Satz 3 in der Fassung des Gesetzes vom 24. März 1999 (BGBl. I S. 402)“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung der Verordnung über die Überlassung und umweltverträgliche Entsorgung von Altautos (Altauto-Verordnung – AltautoV)

Die Altauto-Verordnung vom 4. Juli 1997 (BGBl. I S. 1666) wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

   „Verordnung über die Überlassung, Rücknahme und umweltverträgliche Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Verordnung – AltfahrzeugV)“
2. § 1 wird wie folgt gefasst:

   „(1) Diese Verordnung gilt für Fahrzeuge und Altfahrzeuge einschließlich ihrer Bauteile und Werkstoffe. Unbeschadet von § 3 Abs. 4 gilt dies unabhängig davon, wie das Fahrzeug während seiner Nutzung gewartet oder repariert worden ist und ob es mit vom Hersteller gelieferten Bauteilen oder mit anderen Bauteilen bestückt ist, wenn deren Einbau als Ersatz-, Austausch- oder Nachrüstteile den einschlägigen Vorschriften über die Zulassung von Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen entspricht.

   (2) Die §§ 9 und 10 gelten nicht für einen Hersteller, der ausschließlich Fahrzeuge im Sinne von Artikel 8 Abs. 2 Buchstabe a der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvor-

---

[1)] Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 269 S. 34) in deutsches Recht.

Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (ABl. EG Nr. L 204 S. 37), zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juli 1998 (ABl. EG Nr. L 217 S. 18), sind beachtet worden.

schriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1, einfügen: weitere Fundstelle) herstellt oder importiert, und nicht für die von ihm hergestellten oder importierten Fahrzeuge (Kleinserienregelung). Ob die Voraussetzungen nach Satz 1 zutreffen, entscheidet das Kraftfahrt-Bundesamt auf Antrag.

(3) Die Vorschriften dieser Verordnung gelten für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne von Artikel 4 Abs. 1 Buchstabe a) zweiter Anstrich der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1, einfügen: weitere Fundstelle) nur bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen. Die in Satz 1 bezeichneten Fahrzeuge sind von den Anforderungen nach § 5 Abs. 1 ausgenommen. Armaturen, Bauteile und sonstige Ausrüstungsgegenstände, die für die besondere Zweckbestimmung der in Satz 1 bezeichneten Fahrzeuge erforderlich sind, sind von den Anforderungen nach § 8 ausgenommen.

(4) Für dreirädrige Kraftfahrzeuge gelten nur die §§ 1 bis 5.

(5) Den Vorschriften dieser Verordnung unterliegen die Wirtschaftsbeteiligten sowie die Besitzer, Eigentümer und Letzthalter von Altfahrzeugen.“.

3. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Begriff

1. „Fahrzeug“ Fahrzeuge der Klassen M_1 (Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz) oder N_1 (Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem Höchstgewicht bis zu 3,5 Tonnen) gemäß Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1, einfügen: weitere Fundstelle) sowie dreirädrige Kraftfahrzeuge gemäß der Richtlinie 92/61/EWG (ABl. EG Nr. L 225 S. 72), jedoch unter Ausschluss von dreirädrigen Krafträdern;
2. „Altfahrzeug“ Fahrzeuge, die Abfall nach § 3 Abs. 1 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes sind;
3. „Hersteller“ den Hersteller von Fahrzeugen laut Fahrzeugbrief oder den gewerblichen Importeur eines Fahrzeugs und den Hersteller oder gewerblichen Importeur von Fahrzeugteilen und -werkstoffen sowie deren Rechtsnachfolger;
4. „Vermeidung“ Maßnahmen zur Verringerung der Menge und der Umweltschädlichkeit von Altfahrzeugen, ihren Werkstoffen und Substanzen;
5. „Behandlung“ Tätigkeiten, die nach der Übergabe des Altfahrzeugs an einen Demontagebetrieb oder der Restkarosse an eine Schredderanlage oder eine sonstige Anlage mit dem Ziel der Entfrachtung von Schadstoffen, der Demontage, des Schredderns, der Verwertung oder der Vorbereitung der Beseitigung der Schredderabfälle durchgeführt werden, sowie alle sonstigen Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Verwertung oder Beseitigung von Altfahrzeugen und Altfahrzeugbauteilen;
6. „Vorbehandlung“ die Entfernung und das Unschädlichmachen der gefährlichen Bauteile sowie die Trockenlegung;
7. „Trockenlegung“ die Entfernung der Betriebsflüssigkeiten;
8. „Verdichtung“ jede Maßnahme zur Volumenreduzierung, durch die die Restkarosse in ihrer Beschaffenheit verändert wird, z. B. durch Eindrücken des Daches, Pressen oder Zerschneiden;
9. „Wiederverwendung“ Maßnahmen, bei denen Altfahrzeugbauteile zu dem gleichen Zweck verwendet werden, für den sie entworfen wurden;
10. „stoffliche Verwertung“ die in einem Produktionsprozess erfolgende Wiederaufarbeitung der Abfallmaterialien für den ursprünglichen Zweck (werkstoffliche Verwertung) oder für andere Zwecke (rohstoffliche Verwertung), jedoch mit Ausnahme der energetischen Verwertung;
11. „Verwertung“ jedes der anwendbaren in Anhang II B des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes genannten Verfahren;
12. „Beseitigung“ jedes der anwendbaren in Anhang II A des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes genannten Verfahren;
13. „gefährlicher Stoff“ jeden Stoff der nach § 3a des Chemikaliengesetzes als gefährlich gilt;
14. „Annahmestelle“ Betriebe oder Betriebsteile, die Altfahrzeuge zur Bereitstellung und Weiterleitung an Demontagebetriebe annehmen, ohne selbst Demontagebetrieb zu sein;
15. „Rücknahmestelle“ Annahmestellen, bei denen Altfahrzeuge durch den Hersteller oder durch ihn beauftragte Dritte zurückgenommen werden;
16. „Demontagebetrieb“ Betriebe oder Betriebsteile, in denen Altfahrzeuge zum Zweck der weiteren Verwertung behandelt werden;
17. „Restkarosse“ das in einem Demontagebetrieb zum Zweck der weiteren Verwertung nach den Bestimmungen des Anhangs I Nummer 3 behandelte Altfahrzeug;
18. „Schredderanlage“ Anlagen, die dazu dienen, Restkarossen oder sonstige metallische oder metallhaltige Abfälle zu zertrümmern oder zu zerkleinern zum Zweck der Gewinnung von unmittelbar wieder einsetzbarem Metallschrott so-

wie gegebenenfalls weiteren verwertbaren Stofffraktionen;

19. „sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung“ Anlagen, die keine Schredderanlagen sind und dazu dienen, Metalle aus Restkarossen sowie gegebenenfalls weitere verwertbare Stofffraktionen zurückzugewinnen;

20. „Demontageinformationen“ alle Informationen, die zur sach- und umweltgerechten Behandlung eines Altfahrzeugs notwendig sind; sie werden den anerkannten Demontagebetrieben von den Herstellern von Fahrzeugen und Zulieferern in Form von Handbüchern oder elektronischen Medien (z. B. CD-ROM, Online-Dienste) zur Verfügung gestellt;

21. „Letzthalter“ letzter im Fahrzeugbrief eingetragener Halter eines Fahrzeugs, auf den das Fahrzeug gemäß Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zugelassen ist oder zugelassen war;

22. „Wirtschaftsbeteiligte“ Hersteller sowie Betreiber von Rücknahmestellen, Annahmestellen, Demontagebetrieben, Schredderanlagen, sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung, Verwertungsbetrieben und sonstigen Betrieben zur Behandlung von Altfahrzeugen einschließlich ihrer Bauteile und Werkstoffe sowie Kfz-Versicherungsgesellschaften.“.

b) Die Absätze 2 bis 4 werden aufgehoben.

c) Absatz 5 wird Absatz 2 und wird wie folgt gefasst:

„(2) Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetriebe, Schredderanlagen und sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung sind im Sinne dieser Verordnung anerkannt, wenn

1. der jeweilige Betrieb über die erforderliche Bescheinigung nach § 5 Abs. 3 verfügt oder

2. der Betrieb Entsorgungsfachbetrieb ist und die Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung in Bezug auf die jeweiligen abfallwirtschaftlichen Tätigkeiten dokumentiert ist.“.

4. Nach § 2 wird folgender § 3 eingefügt:

„§ 3
Rücknahmepflichten

(1) Hersteller von Fahrzeugen sind verpflichtet, alle Altfahrzeuge ihrer Marke vom Letzthalter zurückzunehmen. Die Hersteller von Fahrzeugen müssen die in Satz 1 bezeichneten Altfahrzeuge ab Überlassung an eine anerkannte Rücknahmestelle unentgeltlich zurücknehmen.

(2) Dem Letzthalter gleichgestellt sind die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger im Sinne des § 15 Abs. 1 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes in den Fällen, in denen der Halter oder Eigentümer der in § 15 Abs. 4 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes bezeichneten Kraftfahrzeuge nicht festgestellt werden konnte.

(3) Die Hersteller von Fahrzeugen sind verpflichtet, einzeln oder gemeinsam, selbst oder durch Beauftragung Dritter flächendeckend anerkannte Rücknahmestellen einzurichten. Die Rücknahmestellen müssen für den Letzthalter in zumutbarer Entfernung erreichbar sein.

(4) Absatz 1 Satz 2 gilt nicht, wenn

1. das Altfahrzeug nicht nach den Bestimmungen des deutschen Zulassungsverfahrens zugelassen ist oder zuletzt zugelassen war,

2. das Altfahrzeug nach den Bestimmungen des deutschen Zulassungsverfahrens insgesamt weniger als 3 Monate zugelassen war,

3. das Altfahrzeug wesentliche Bauteile und Komponenten, insbesondere Antrieb, Karosserie, Fahrwerk und Katalysator, nicht mehr enthält,

4. dem Altfahrzeug Abfälle hinzugefügt wurden oder

5. der Fahrzeugbrief – gegebenenfalls nach endgültiger Zurückziehung aus dem Verkehr – nicht übergeben wird.

(5) Die Hersteller von Fahrzeugen stellen die erforderlichen Informationen über die von ihnen eingerichteten Rücknahmestellen in geeigneter Weise zur Verfügung, um den Letzthalter auf Anfrage über eine für ihn geeignete Rücknahmestelle zu unterrichten.

(6) Hersteller und Vertreiber von Bauteilen für Personenkraftwagen haben sicherzustellen, dass Altteile aus Reparaturen, die in Kfz-Werkstätten anfallen, zum Zweck der ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung oder der gemeinwohlverträglichen Beseitigung zurückgenommen werden. Die Beteiligten können Vereinbarungen über die erforderlichen Maßnahmen und die Tragung der Kosten treffen.

(7) Die Hersteller von Fahrzeugen und diejenigen, die nicht serienmäßig im einstufigen Verfahren hergestellte Fahrzeuge der Klasse N_1 in Verkehr bringen, treffen Vereinbarungen über die Tragung der Kosten zur unentgeltlichen Rücknahme nach Absatz 1.

5. § 3 wird § 4 und wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

(1) Wer sich eines Fahrzeugs entledigt, entledigen will oder entledigen muss, ist verpflichtet, dieses nur einer anerkannten Annahmestelle, einer anerkannten Rücknahmestelle oder einem anerkannten Demontagebetrieb zu überlassen.

b) In Absatz 2 Satz 1 werden das Wort „Verwertungsbetrieben“ durch das Wort „Demontagebetrieben“, in Satz 3 das Wort „Verwertungsbetriebe“ durch das Wort „Demontagebetriebe“ und in Satz 4 die Wörter „Ein Verwertungsbetrieb darf“ durch die Wörter „Betreiber von Demontagebetrieben dürfen“ ersetzt, in Satz 4 nach dem Wort „Annahmestellen“ die Wörter „oder anerkannte Rücknahmestellen“ eingefügt und nach Satz 4 folgende Sätze 5 und 6 angefügt:

„Mit Ausstellung oder Aushändigung des Verwertungsnachweises dürfen Altfahrzeuge nur einer ordnungsgemäßen Verwertung nach den Vorschriften dieser Verordnung zugeführt werden. Dieses wird mit Ausstellung oder Aushändigung des Verwertungsnachweises versichert.“.

c) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Annahmestellen“ die Wörter „und Rücknahmestellen“ eingefügt, das Wort „Altautos“ durch das Wort „Altfahrzeuge“ und das Wort „Verwertungsbetrieb“ durch das Wort „Demontagebetrieb“ ersetzt sowie folgender Satz 2 angefügt:

„Auf die Überlassung nach Satz 1 finden die Bestimmungen der Verordnung über Verwertungs- und Beseitigungsnachweise vom 10. September 1996 (BGBl. 1996 I S. 1382, ber. BGBl. 1997 I S. 2860) mit Ausnahme des § 26 keine Anwendung.“.

d) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Betreiber von Demontagebetrieben sind verpflichtet, Restkarossen nur einer anerkannten Schredderanlage zu überlassen. Abweichend von Satz 1 kann die für die Überwachung des Demontagebetriebs zuständige Behörde nach Vorlage einer Stellungnahme eines Sachverständigen (§ 6) erlauben, dass Restkarossen auch einer sonstigen Anlage zur weiteren Behandlung überlassen oder in einer entsprechenden eigenen Anlage behandelt werden.“.

6. § 4 wird § 5 und wird wie folgt gefasst:

a) Absatz 1 bis 4 werden wie folgt gefasst:

„(1) Die Wirtschaftsbeteiligten stellen sicher, dass bezogen auf das durchschnittliche Fahrzeuggewicht aller pro Jahr überlassener Altfahrzeuge folgende Zielvorgaben erreicht werden:

1. spätestens ab 1. Januar 2006
   a) Wiederverwendung und Verwertung mindestens 85 Gewichtsprozent,
   b) Wiederverwendung und stoffliche Verwertung mindestens 80 Gewichtsprozent und
2. spätestens ab 1. Januar 2015
   a) Wiederverwendung und Verwertung mindestens 95 Gewichtsprozent,
   b) Wiederverwendung und stoffliche Verwertung mindestens 85 Gewichtsprozent.

(2) Betreiber von Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetrieben, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung müssen die für sie jeweils geltenden Anforderungen des Anhangs I erfüllen. Die in Satz 1 genannten Betreiber dürfen Altfahrzeuge oder Restkarossen nur annehmen oder behandeln, wenn die Betriebe im Sinne von § 2 Abs. 2 anerkannt sind.

(3) Die Einhaltung der in Absatz 2 Satz 1 bezeichneten Anforderungen ist durch einen Sachverständigen (§ 6) zu bescheinigen. Die Bescheinigung darf nur erteilt werden, wenn die Anforderungen des Anhangs I erfüllt werden. Die Bescheinigung gilt für die Dauer von 18 Monaten. Die Bescheinigung ist durch den Sachverständigen unverzüglich zu entziehen, wenn er sich durch Prüfung und Kontrolle der entsprechenden betriebsspezifischen Anforderungen des Anhangs I davon überzeugt hat, dass der Betreiber die Voraussetzungen zur Erteilung der Bescheinigung nicht oder nicht mehr erfüllt. Satz 1, 2 und 4 gelten nicht hinsichtlich der Erfüllung der Anforderungen nach Anhang I Nummer 3.2.4.1 Abs. 3 und Nummer 4.1.2. Der Sachverständige hat die Entziehung der Bescheinigung sowie die Nichterfüllung der Anforderungen nach Anhang I Nummer 3.2.4.1 Abs. 3 oder Nummer 4.1.2 unverzüglich der für den Betrieb zuständigen Überwachungsbehörde mitzuteilen. Bei Annahmestellen und Rücknahmestellen, die Kraftfahrzeugwerkstätten sind, erfolgt die Bescheinigung durch die jeweils zuständige Kraftfahrzeug-Innung. Die Sätze 2 bis 6 gelten entsprechend für Kraftfahrzeug-Innungen.

Bei der Überprüfung der Anforderungen sind Ergebnisse von Prüfungen zu berücksichtigen, die

1. durch einen unabhängigen Umweltgutachter oder eine Umweltgutachterorganisation gemäß Artikel 4 Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1836/93 des Rates vom 29. Juni 1993 über die freiwillige Beteiligung gewerblicher Unternehmen an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung (ABl. EG Nr. L 168 S. 1) oder gemäß Artikel 3 Abs. 2 Buchstabe d und Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 761/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates über die freiwillige Beteiligung von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung (ABl. EG Nr. L 114 S. 1) oder
2. durch eine nach DIN EN 45012 akkreditierte Stelle im Rahmen der Zertifizierung eines Qualitätsmanagements nach DIN EN ISO 9001 oder 9004 vorgenommen wurden.

(4) Absatz 3 Satz 1 bis 6 gilt bei der Anerkennung gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 entsprechend.“.

b) § 4 Abs. 3 (alt) wird gestrichen.

c) § 4 Abs. 4 (alt) wird § 5 Abs. 5.

7. § 5 wird § 6 und wird wie folgt gefasst:

„Bescheinigungen nach § 5 Abs. 3 Satz 1 darf nur erteilen, wer

1. nach § 36 der Gewerbeordnung öffentlich bestellt ist oder
2. eine Zulassung als Umweltgutachter oder als Umweltgutachterorganisation nach §§ 9 und 10 des Umweltauditgesetzes vom 7. Dezember 1995, zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Dezember 1998 (BGBl. I S. 3836), für Tätigkeiten nach Abschnitt D Unterabschnitt DN Nr. 37 des Anhangs der Verordnung (EWG) Nr. 3037/90 des Rates vom 9. Oktober 1990 betreffend die statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 293 S. 1), geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 761/93 vom 24. März 1993 (ABl. EG Nr. L 83 S. 1) besitzt oder
3. eine Zertifizierung als Sachverständiger durch eine von der Trägergemeinschaft für eine Akkreditierung GmbH nach DIN EN 45013[2)] akkreditierte Zertifizierungsstelle besitzt.“.

8. Nach § 6 wird folgender § 7 eingefügt:

„§ 7
Mitteilungspflichten

(1) Die Betreiber von Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetrieben, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung haben die jeweils gültige Bescheinigung nach § 5 Abs. 3 Satz 1 einschließlich des Prüfberichts oder das jeweils gültige Überwachungszertifikat einer technischen Überwachungsorganisation oder einer Entsorgergemeinschaft einschließlich des Prüfberichts sowie die gemäß § 27 Abs. 3 der Verordnung über Verwertungs- und Beseitigungsnachweise (BGBl. 1996 I S. 1382, ber. BGBl. 1997 I S. 2860) erteilte Nummer der für die Überwachung des jeweiligen Betriebs zuständigen Behörde unverzüglich vorzulegen. Sind Annahmestellen oder Rücknahmestellen Kraftfahrzeugwerkstätten, legt die jeweils zuständige Kraftfahrzeug-Innung die Bescheinigung einschließlich des Prüfberichts der für die Überwachung des Betriebs zuständigen Behörde vor.

(2) Die nach § 6 für die Zulassung von Sachverständigen und Sachverständigenorganisationen zuständigen Stellen geben die von ihnen erteilten Zulassungen und Änderungen von Zulassungen der in § 32 Abs. 2 des Umweltauditgesetzes bezeichneten gemeinsamen Stelle unverzüglich bekannt. Die gemeinsame Stelle erstellt aus diesen Angaben regelmäßig zu aktualisierende Listen und gibt diese in geeigneter Weise öffentlich bekannt.

(3) Der Sachverständige (§ 6) teilt der für die Überwachung des jeweiligen Betriebs zuständigen Behörde mindestens 14 Tage vor der Überprüfung zur Erteilung der Bescheinigung nach § 5 Abs. 3 den Überprüfungstermin mit. Satz 1 gilt entsprechend bei Betrieben gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2.“.

9. Nach § 7 wird folgender § 8 eingefügt:

„§ 8
Abfallvermeidung

(1) Zur Förderung der Abfallvermeidung sind

1. die Verwendung gefährlicher Stoffe in Fahrzeugen zu begrenzen und bereits ab der Konzeptentwicklung von Fahrzeugen so weit wie möglich zu reduzieren, insbesondere um ihrer Freisetzung in die Umwelt vorzubeugen, die stoffliche Verwertung zu erleichtern und die Notwendigkeit der Beseitigung gefährlicher Abfälle zu vermeiden,

2. bei der Konstruktion und Produktion von neuen Fahrzeugen der Demontage, Wiederverwendung und Verwertung, insbesondere der stofflichen Verwertung von Altfahrzeugen, ihren Bauteilen und Werkstoffen umfassend Rechnung zu tragen,

3. bei der Herstellung von Fahrzeugen und anderen Produkten verstärkt Recyclingmaterial zu verwenden.

(2) Nach dem 1. Juli 2003 dürfen Fahrzeuge sowie Werkstoffe und Bauteile für diese Fahrzeuge nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie kein Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertiges Chrom enthalten. Satz 1 gilt nicht in den in Anhang II genannten Fällen unter den dort genannten Bedingungen.“.

10. Nach § 8 wird folgender § 9 eingefügt:

„§ 9
Kennzeichnungsnormen und Demontageinformationen

(1) Die Hersteller von Fahrzeugen sind verpflichtet, in Absprache mit der Werkstoff- und Zulieferindustrie Kennzeichnungsnormen für Bauteile und Werkstoffe nach Festlegung durch die Europäische Kommission gemäß Artikel 8 Abs. 2 der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 269 S. 34) zu verwenden, um insbesondere die Identifizierung derjenigen Bauteile und Werkstoffe zu erleichtern, die wiederverwendet oder verwertet werden können.

(2) Die Hersteller von Fahrzeugen sind verpflichtet, für jeden in Verkehr gebrachten neuen Fahrzeugtyp binnen sechs Monaten nach Inverkehrbringen den anerkannten Demontagebetrieben auf Anforderung Demontageinformationen bereitzustellen. In diesen Informationen sind, insbesondere im Hinblick auf die Erreichung der Ziele gemäß § 5 die einzelnen Fahrzeugbauteile und -werkstoffe sowie die Stellen aufzuführen, an denen sich gefährliche Stoffe im Fahrzeug befinden, soweit dies für die Demontagebetriebe zur Einhaltung der Anforderungen nach dieser Verordnung erforderlich ist.

(3) Unbeschadet der Wahrung der Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse sind die Hersteller von Fahrzeugbauteilen verpflichtet, den anerkannten Demontagebetrieben auf Anforderung angemessene Informationen zur Demontage, Lagerung und Prüfung von wiederverwendbaren Teilen zur Verfügung zu stellen.“.

11. Nach § 9 wird folgender § 10 eingefügt:

„§ 10
Informationspflichten

(1) Die Hersteller von Fahrzeugen sind verpflichtet, in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Wirtschaftsbeteiligten in geeigneter Weise Informationen zu veröffentlichen über

1. die verwertungs- und recyclinggerechte Konstruktion von Fahrzeugen und ihren Bauteilen;

2. die umweltverträgliche Behandlung von Altfahrzeugen, insbesondere die Entfernung aller Flüssigkeiten und die Demontage;

3. die Entwicklung und Optimierung von Möglichkeiten zur Wiederverwendung und zur stofflichen oder sonstigen Verwertung von Altfahrzeugen und ihren Bauteilen;

4. die bei der stofflichen und sonstigen Verwertung erzielten Fortschritte zur Verringerung des zu entsorgenden Abfalls und zur Erhöhung der Rate der stofflichen und sonstigen Verwertung.

[2] Zu beziehen bei Beuth-Verlag GmbH, Berlin.

Die jeweiligen Wirtschaftsbeteiligten sind verpflichtet, den Herstellern die entsprechenden Informationen zu den Nummern 2 bis 4 zur Verfügung zu stellen.

(2) Der Hersteller von Fahrzeugen hat diese Informationen den potenziellen Fahrzeugkäufern zugänglich zu machen. Die Informationen sind in die Werbeschriften für das neue Fahrzeug aufzunehmen.“.

12. § 6 wird § 11 und wird wie folgt gefasst:

„Ordnungswidrig im Sinne des § 61 Abs. 1 Nr. 5 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 3 Abs. 1 Satz 1 ein Altfahrzeug nicht zurücknimmt,
2. entgegen § 3 Abs. 1 Satz 2 ein Altfahrzeug nicht in der vorgeschriebenen Weise zurücknimmt,
3. entgegen § 3 Abs. 6 Satz 1 nicht sicherstellt, dass Altteile aus Kfz-Reparaturen zurückgenommen werden,
4. entgegen § 4 Abs. 1, 3 Satz 1 oder Abs. 4 Satz 1 ein Fahrzeug, ein Altfahrzeug oder eine Restkarosse überlässt,
5. entgegen § 4 Abs. 2 Satz 1 die Überlassung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig bescheinigt,
6. entgegen § 4 Abs. 2 Satz 3 einen Verwertungsnachweis ausstellt,
7. entgegen § 4 Abs. 2 Satz 4 eine Annahmestelle oder eine Rücknahmestelle beauftragt,
8. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 2.1.2 Satz 1 ein Altfahrzeug behandelt,
9. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 3.2.2.1 Satz 1 eine Batterie nicht oder nicht rechtzeitig entnimmt, einen Flüssiggastank oder einen Latentwärmespeicher nicht oder nicht rechtzeitig behandelt oder nicht oder nicht rechtzeitig demontiert oder ein Bauteil nicht oder nicht rechtzeitig demontiert oder nicht oder nicht rechtzeitig entsorgen lässt und nicht oder nicht rechtzeitig unschädlich macht,
10. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 3.2.2.1 Satz 2 eine dort genannte Betriebsflüssigkeit oder ein dort genanntes Betriebsmittel nicht oder nicht rechtzeitig entfernt oder nicht, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig sammelt,
11. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 3.2.3.2 Satz 1 dort genannte Stoffe, Materialien oder Bauteile nicht oder nicht rechtzeitig entfernt,
12. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 3.2.3.3 Satz 1 dort genannte Stoffe, Materialien oder Bauteile nicht oder nicht rechtzeitig abbaut und nicht oder nicht rechtzeitig ausbaut oder nicht oder nicht rechtzeitig der Wiederverwendung oder stofflichen Verwertung zuführt,
13. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 3.2.4.1 Satz 6 dort genannte Materialien, Bauteile oder Betriebsflüssigkeiten der Wiederverwendung oder der stofflichen Verwertung nicht oder nicht rechtzeitig zuführt,
14. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 4.1.1 Satz 3 eine Restkarosse annimmt oder schreddert,
15. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 4.1.2 Satz 1 die dort genannten Gewichtsprozente der Verwertung nicht zuführt,
16. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 2 ein Altfahrzeug oder eine Restkarosse annimmt oder behandelt,
17. entgegen § 6 eine Bescheinigung erteilt,
18. entgegen § 7 Abs. 1 eine Bescheinigung oder ein Überwachungszertifikat nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vorlegt oder
19. entgegen § 8 Abs. 2 Satz 1 Fahrzeuge, Werkstoffe oder Bauteile in den Verkehr bringt.“.

13. Nach § 11 wird folgender § 12 eingefügt:

„§ 12
Übergangsvorschriften

(1) Bescheinigungen nach § 5 Abs. 3 Satz 1, die bei Inkrafttreten der Verordnung rechtmäßig erteilt waren, gelten bis zum ihrem Ablauf fort.

(2) Sachverständige und Sachverständigenorganisationen, die aufgrund von § 6 nicht mehr über die erforderliche Zulassung verfügen und deren Befähigung zur Erteilung der Bescheinigungen nach § 5 Abs. 3 Satz 1 vor Inkrafttreten dieser Verordnung rechtmäßig festgestellt war, dürfen noch bis zum Ablauf von 2 Monaten nach Inkrafttreten der Verordnung Bescheinigungen erteilen. Diese müssen mit einer Geltungsdauer von längstens 6 Monaten befristet werden.“.

14. Der Anhang wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Anhang I
Anforderungen an die Annahme und Rücknahme von Altfahrzeugen, an die ordnungsgemäße und schadlose Verwertung von Altfahrzeugen und Restkarossen sowie an die ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung der dabei anfallenden Abfälle“

b) In Nummer 2 werden hinter dem Wort „Annahmestellen“ die Wörter „und Rücknahmestellen“ angefügt.

c) Nummer 2.1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2.1.1 wird in Satz 1 das Wort „Verwertungsbetrieb“ durch das Wort „Demontagebetrieb“ ersetzt und Satz 2 wie folgt gefasst:

„Die Zusammenarbeit mit den Demontagebetrieben ist durch Verträge zu regeln.“ Satz 3 wird aufgehoben.

bb) In Nummer 2.1.2 wird Satz 1 wie folgt gefasst:

„Annahmestellen dürfen Altfahrzeuge nicht behandeln, insbesondere nicht trockenlegen und demontieren.“ und in Satz 2 wird das Wort „Verwertungsbetrieb“ durch das Wort „Demontagebetrieb“ ersetzt.

cc) In Nummer 2.1.3 werden die Wörter „darüber hinausgehende rechtliche“ durch die Wörter „die einschlägigen rechtlichen“ ersetzt.

d) Nummer 2.2.1 wird wie folgt gefasst:

„2.2.1 Die zur Annahme vorgesehene Gesamtfläche muss sich in die Bereiche Anlieferung und Bereitstellung zum Abtransport gliedern. Diese Fläche ist mineralölundurchlässig gemäß den allgemein anerkannten Regeln der Technik für die Anforderungen der Wasserwirtschaft zu befestigen und mindestens über einen Leichtflüssigkeitsabscheider nach DIN 1999[3)] zu entwässern. Bei Überdachung der Fläche ist die Entwässerung über einen Leichtflüssigkeitsabscheider nicht erforderlich.“.

e) Nummer 2.3 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 2.3.1 wird aufgehoben.

bb) Die Angabe „2.3.2“ wird gestrichen und in Satz 1 vor dem Wort „festzuhalten“ das Wort „schriftlich“ eingefügt.

cc) In Satz 2 werden im ersten Anstrich das Wort „Kopien“ durch das Wort „Durchschriften“ und im zweiten Anstrich am Ende der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgender dritter Anstrich angefügt:

„– Dokumentation der Zusammenarbeit mit den Demontagebetrieben durch Verträge.“.

f) Nach Nummer 2.3.2 wird folgende Nummer 2.4 eingefügt:

„2.4 Rücknahmestellen

Die Anforderungen der Nummern 2.1 bis 2.3 gelten für Rücknahmestellen entsprechend.“.

g) In Nummer 3. wird das Wort „Verwertungsbetriebe“ durch das Wort „Demontagebetriebe“ ersetzt und Nummer 3.1.1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden das Wort „Altautobehandlung“ durch das Wort „Altfahrzeugbehandlung“ sowie das Wort „Altautos“ durch das Wort „Altfahrzeug“ ersetzt,

bb) der 6. Anstrich wird wie folgt ergänzt: „, die keine Flüssigkeiten enthalten,“,

cc) nach dem 6. Anstrich wird ein neuer Anstrich mit folgendem Wortlaut eingefügt: „Lager für gebrauchsfähige flüssigkeitstragende Kraftfahrzeugteile,“

3) Zu beziehen bei der Beuth-Verlag GmbH, Berlin.

dd) im letzten Anstrich wird nach dem Wort „Verdichtung“ angefügt:

„, sofern Maßnahmen zur Verdichtung durchgeführt werden.“,

ee) in Satz 3 werden das Wort „Behandlung“ durch das Wort „Vorbehandlung“ ersetzt und die Wörter „innerhalb des vorgesehenen Anlieferungsbereiches oder“ gestrichen.

h) Nummer 3.1.2 wird wie folgt gefasst:

„3.1.2 Platzausrüstung

3.1.2.1 Die Bereiche Anlieferung und Eingangslager sind ausreichend zu bemessen und gemäß den allgemein anerkannten Regeln der Technik für die Wasserwirtschaft zu befestigen.

3.1.2.2 Für die Bereiche Vorbehandlung, Demontage, Lager für Flüssigkeiten und flüssigkeitstragende Teile und Flächen zur Verdichtung sind ausreichende Vorkehrungen zu treffen, um zu gewährleisten, dass die verwertbaren Abfälle nicht in ihrer Beschaffenheit beeinträchtigt werden und eine Gefährdung der Umwelt ausgeschlossen wird, z. B. Einhausung, Überdachung oder Verdichtung in mobilen Pressen mit integriertem Auffangsystem. Sind die Flächen der in Satz 1 bezeichneten Bereiche nicht überdacht, müssen diese mineralölundurchlässig gemäß den allgemein anerkannten Regeln der Technik für die Anforderungen der Wasserwirtschaft befestigt sein und mindestens über einen Leichtflüssigkeitsabscheider nach DIN 1999 entwässert werden.

3.1.2.3 Die Lagerung von vorbehandelten Altfahrzeugen und Restkarossen zum Abtransport hat so zu erfolgen, dass eine Verunreinigung des Bodens nicht zu befürchten ist.

3.1.2.4 Batterien sind gesondert in säurebeständigen Behältern oder abflusslos auf einer säurebeständigen Fläche zu lagern.

i) Nummer 3.2.1.1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden das Wort „Verwertungsbetrieb“ durch das Wort „Demontagebetrieb“ und die Worte „umweltrelevanten gesetzlichen Bestimmungen“ durch die Worte „einschlägigen rechtlichen Regelungen insbesondere zum Umwelt- und Arbeitsschutz“ ersetzt,

bb) nach Satz 2 wird folgender Satz 3 angefügt:

„Dies gilt entsprechend für diejenigen Demontagebetriebe, die keiner immissionsschutzrechtlichen Genehmigung bedürfen und insofern baurechtlich zu genehmigen sind.“.

j) Nummer 3.2.1.5 wird wie folgt geändert:

aa) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Der Betreiber hat ein Betriebstagebuch schriftlich zu führen und ein Betriebshandbuch

schriftlich zu erstellen. Die Anforderungen an das Betriebstagebuch ergeben sich aus den Dokumentationspflichten nach Nummer 3.3. Das Betriebshandbuch muss insbesondere die Bestimmungen über die Behandlung und Lagerung der Altfahrzeuge sowie Arbeits- und Betriebsanweisungen enthalten.“,

bb) in Absatz 2 wird Satz 3 gestrichen.

k) Nummer 3.2.2.1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Sätze 1 bis 3 werden durch folgende Sätze 1 und 2 ersetzt:

„Betreiber von Demontagebetrieben müssen nach der Anlieferung bei jedem Altfahrzeug unverzüglich

– die Batterien entnehmen,

– den Flüssiggastank und den Latentwärmespeicher nach Vorgaben des Herstellers sachgerecht behandeln und demontieren und

– die pyrotechnischen Bauteile durch geschultes Fachpersonal nach Vorgabe der Hersteller entweder demontieren und in zugelassenen Anlagen entsorgen lassen oder durch Auslösung im eingebauten Zustand unschädlich machen.

Betreiber von Demontagebetrieben müssen vor der weiteren Behandlung folgende Betriebsflüssigkeiten und Betriebsmittel entfernen und getrennt sammeln:

– Kraftstoff,

– Kühlerflüssigkeit,

– Bremsflüssigkeit,

– Scheibenwaschflüssigkeit,

– Kältemittel aus Klimaanlagen (FCKW u. a.),

– Ölfilter,

– Motorenöl, Getriebeöl, Differenzialöl, Hydrauliköl und Stoßdämpferöl, sofern keine Demontage der Stoßdämpfer erfolgt; diese Öle können miteinander vermischt werden, sofern sie nach den Bestimmungen der Altölverordnung der Sammelkategorie 1 zuzuordnen sind.“,

bb) In Satz 3 wird das Wort „dieses“ durch die Angabe „Satz 2“ ersetzt.

l) In Nummer 3.2.2.2 wird Absatz 1 wie folgt gefasst:

„Die Vorbehandlung nach Nummer 3.2.2.1 hat nach dem Stand der Technik zu erfolgen. Bei der Trockenlegung ist insbesondere die Tropffreiheit aller Aggregate zu erzielen. Alle Öffnungen, aus denen Flüssigkeiten austreten können, sind dicht zu verschließen.“.

m) In Nummer 3.2.2.3 wird Satz 2 wie folgt gefasst:

„Beim Umgang mit brennbaren Flüssigkeiten sind die einschlägigen Bestimmungen einzuhalten wie z. B. die Gefahrstoffverordnung, die Verordnung über brennbare Flüssigkeiten und Regelungen zum Explosionsschutz.“

n) Nummer 3.2.3 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 3.2.3.1 wird das Wort „weiterverwendet“ durch das Wort „wiederverwendet“ ersetzt,

bb) Nummer 3.2.3.2 wird wie folgt gefasst:

„Betreiber von Demontagebetrieben müssen vor der weiteren Behandlung folgende Stoffe, Materialien und Bauteile wegen ihres Schad- und Störstoffcharakters entfernen:

– Stoßdämpfer, wenn nicht trockengelegt,

– asbesthaltige Bauteile,

– quecksilberhaltige Bauteile wie z. B. Schalter, soweit durchführbar,

– nach Anhang II gekennzeichnete Bauteile und Werkstoffe,

– kraftfahrzeugfremde Stoffe.

Bei ausgebauten Stoßdämpfern, die nicht als Bauteile wiederverwendet werden, ist vor der Verwertung der metallischen Anteile die Trockenlegung sicherzustellen.“.

o) Nummer 3.2.3.3 wird wie folgt gefasst:

„3.2.3.3 Betreiber von Demontagebetrieben müssen vor der Überlassung der Restkarosse an eine Schredderanlage oder eine sonstige Anlage zur weiteren Behandlung folgende Bauteile, Stoffe und Materialien ab- oder ausbauen und vorrangig der Wiederverwendung oder der stofflichen Verwertung zuführen:

– Katalysatoren,

– Auswuchtgewichte,

– Aluminiumfelgen,

– Front-, Heck- und Seitenscheiben sowie Glasdächer,

– Reifen sowie große Kunststoffbauteile wie z. B. Stoßfänger, Radkappen und Kühlergrille, wenn die entsprechenden Materialien nicht beim Schreddern getrennt werden,

– kupfer-, aluminium- und magnesiumhaltige Metallbauteile, wenn die entsprechenden Metalle nicht beim Schreddern getrennt werden.

Demontierte Reifen sind Altreifen-Entsorgungsfachbetrieben zu überlassen.“.

p) Nummer 3.2.4.1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden das Wort „Altauto“ durch das Wort „Altfahrzeug“ und die Worte „Wieder-

und Weiterverwendung“ durch das Wort „Wiederverwendung“ ersetzt,

bb) Satz 6 wird wie folgt gefasst:

„Betreiber von Demontagebetrieben müssen vor der Überlassung der Restkarosse an eine Schredderanlage oder eine sonstige Anlage zur weiteren Behandlung spätestens ab dem 1. Januar 2006 Bauteile, Materialien und Betriebsflüssigkeiten mit einem Anteil von durchschnittlich mindestens 10 Gewichtsprozent im Jahresmittel bezogen auf die Summe der Leergewichte der angenommenen Altfahrzeuge ausbauen oder entfernen und der Wiederverwendung oder der stofflichen Verwertung zuführen.“.

cc) Satz 6 werden folgende Sätze 7 bis 10 angefügt:

„Metallische Bauteile und Materialien, wie z. B. Restkarossen, Kernschrott oder Ersatzteile dürfen bei der Berechnung nach Satz 6 nicht in Ansatz gebracht werden. Altreifen dürfen bei der Berechnung nach Satz 6 in Ansatz gebracht werden, wenn sie einem Altreifen-Entsorgungsfachbetrieb überlassen wurden. Die Pflichten nach Satz 6 gelten nicht, soweit nachgewiesen wird, dass die Anforderungen an die stoffliche Verwertung gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b im Jahresmittel bezogen auf die Summe der Leergewichte der angenommenen Altfahrzeuge auf andere geeignete Weise erfüllt werden. Leergewicht ist das im Fahrzeugbrief eingetragene Gewicht des Fahrzeugs ohne Fahrergewicht.“

dd) Nach Satz 10 werden folgende Absätze 4 und 5 angefügt:

„Für Bauteile ist zur Berechnung nach Satz 6 die Verwendung von Richtwerten oder Angaben der Hersteller zulässig.

Die Anforderungen nach Satz 6 können auch durch mehrere Demontagebetriebe gemeinsam erfüllt werden.“.

q) Nummer 3.3.1 wird wie folgt geändert:

Das Wort „Verwertungsbetrieb“ wird durch das Wort „Demontagebetrieb“ ersetzt und nach den Wörtern „sonstigen Verbleib der“ werden die Wörter „Bauteile, der“ eingefügt.

Es wird folgender Satz 2 angefügt:

„Die Angaben nach Satz 1 sind mindestens monatlich schriftlich zu dokumentieren.“.

r) Nummer 3.3.2 wird wie folgt geändert:

Das Wort „Altautoverwertung“ wird durch das Wort „Altfahrzeugverwertung“ ersetzt.

s) Nummer 3.3.3 wird wie folgt geändert:

aa) der erste Anstrich wird wie folgt gefasst:

„– chronologisch sortierte Durchschriften der Verwertungsnachweise sowie die jeweiligen Unterlagen nach § 7 Abs. 1 Satz 1,“,

bb) nach dem dritten Anstrich wird folgender neuer Anstrich eingefügt:

„– Angaben zu Materialströmen aus anderen Betriebsteilen, die gemeinsam mit den Materialströmen aus der Entsorgung von Altfahrzeugen entsorgt werden,“.

t) Nummer 4 erhält folgende Zwischenüberschrift:

„4. Anforderungen an Schredderanlagen und sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung“

u) Nummer 4.1.1 wird wie folgt geändert:

In Satz 1 werden die Wörter „umweltrelevanten gesetzlichen Bestimmungen“ durch die Angaben „einschlägigen rechtlichen Regelungen, insbesondere zum Umwelt- und Arbeitsschutz,“ ersetzt und nach Satz 2 folgender Satz 3 angefügt:

„Betreiber von Schredderanlagen dürfen Restkarossen nur annehmen und schreddern, wenn die Altfahrzeuge gemäß den Anforderungen nach den Nummern 3.2.2.2 Satz 1 und 2, 3.2.3.2 und 3.2.3.3 des Anhangs I in anerkannten Demontagebetrieben behandelt wurden.“.

v) Nummer 4.1.2 wird wie folgt gefasst:

„Betreiber von Schredderanlagen müssen bezogen auf den Anfall der Schredderrestfraktionen (Schredderleichtfraktion – SLF – und Schredderschwerfraktion – SSF –) im Jahresmittel einer Verwertung zuführen

a) 25 Gewichtsprozent ab dem 1. Januar 2006 und

b) 75 Gewichtsprozent ab dem 1. Januar 2015.

Bei der Bestimmung der Verwertungsquoten nach Buchstabe a und b werden zurückgewonnene und verwertete Metalle aus der SLF oder der SSF nicht in Ansatz gebracht.

Die Anforderungen nach Satz 1 Buchstabe a oder Buchstabe b gelten auch dann als eingehalten, wenn folgende gewichtsmäßigen Beziehungen erfüllt werden und Satz 2 jeweils beachtet wird

a) $SLF_{verwertet} /(SLF + SSF) \geq 0,25$

b) $SLF_{verwertet} /(SLF + SSF) \geq 0,75$.

Die Anforderungen nach Nummer 4.1.2 können auch durch mehrere Schredderanlagen gemeinsam erfüllt werden.“.

w) Nummer 4.2.1 wird wie folgt geändert:

Nach dem Wort „Anhangs“ wird die Angabe „I“ und nach dem Wort „Stoffströme“ das Wort „schriftlich“ eingefügt.

x) Nach Nummer 4.2.2 wird folgende Nummer 4.3 angefügt:

„4.3 Anforderungen an sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung

Für die Betreiber von sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung gelten die Anforderungen nach den Nummern 4.1 und 4.2 entsprechend. Darüber hinaus sind die Bestimmun-

gen der Erlaubnis nach § 4 Abs. 4 Satz 2 einzuhalten.“.

y) Nummer 5 wird wie folgt geändert:

Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Über die Zulässigkeit von Abweichungen entscheidet die zuständige Behörde auf Antrag im Hinblick auf die Erteilung der Bescheinigung nach § 5 Abs. 3.“.

15. Nach Anhang I wird folgender Anhang II angefügt:

„Anhang II

Von § 8 ausgenommene Werkstoffe und Bauteile

Werkstoffe und Bauteile	Zu kennzeichnen oder auf andere Weise kenntlich zu machen
Blei als Bestandteil einer Legierung	
1. Stahl (inklusive Stahl mit einem Zinküberzug) mit einem Bleianteil von bis zu 0,35 Gewichtsprozent	
2. Aluminium mit einem Bleianteil von bis zu 0,4 Gewichtsprozent	
3. Aluminium in Felgen, Motorteilen und Fensterhebern mit einem Bleianteil von bis zu 4 Gewichtsprozent	x
4. Kupferlegierung mit einem Bleianteil von bis zu 4 Gewichtsprozent	
5. Blei/Bronze-Lagerschalen und -Buchsen	
Blei und Bleiverbindungen in Bauteilen	
6. Batterien	x
7. Innenbeschichtung von Kraftstoffbehältern	x
8. Schwingungsdämpfer	x
9. Vulkanisiermittel für Hochdruckschläuche oder Kraftstoffschläuche	
10. Stabilisator in Schutzanstrichen	
11. Lötmittel in elektronischen Leiterplatten und sonstigen Anwendungen	
Sechswertiges Chrom	
12. Korrosionsschutzschicht bei zahlreichen wichtigen Fahrzeugbauteilen (höchstens 2 g je Fahrzeug)	
Quecksilber	
13. Glühlampen und Instrumentenbeleuchtung	x

16. Im Anhang wird in den Nummern 2.1.1, 2.1.4, 2.2.2, 2.3.2, 3.2.1.2, 3.2.1.3, 3.2.1.5, 3.2.4.3 und 4.1.2 das Wort „Altautos“ durch das Wort „Altfahrzeuge“ bzw. „Altfahrzeugen“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch … vom … wird wie folgt geändert:

1. § 27a wird wie folgt gefasst:

„§ 27a
Verwertungsnachweis

(1) Ist ein Fahrzeug der Klasse M 1 oder N 1 nach dem Anhang II A der Richtlinie 70/156 EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1, einfügen: weitere Fundstelle)

1. einem anerkannten Demontagebetrieb gemäß § 4 Abs. 1 der Altfahrzeug-Verordnung vom … (BGBl. I, S. …) zur Verwertung überlassen worden, hat der Halter oder Eigentümer dieses Fahrzeugs unter Vorlage eines Verwertungsnachweises nach Muster 12 bei der Zulassungsbehörde endgültig aus dem Verkehr ziehen zu lassen, oder
2. nicht als Abfall zu entsorgen oder verbleibt es zum Zwecke der Entsorgung im Ausland, hat der Halter oder Eigentümer des Fahrzeugs dies gegenüber der Zulassungsbehörde unter Angabe der Gründe zu erklären, damit die Zulassungsbehörde das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr ziehen kann.

Die Pflichten nach Satz 1 gelten bei der endgültigen Zurückziehung aus dem Verkehr auf Antrag oder wenn das Fahrzeug nach vorübergehender Stilllegung als endgültig aus dem Verkehr gezogen gilt.

(2) Die Zulassungsbehörde überprüft im Verwertungsnachweis die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben zum Fahrzeug und zum Halter/Eigentümer und gibt den Verwertungsnachweis mit dem vorgesehenen Bestätigungsvermerk zurück.

2. § 69a Abs. 2 Nr. 12 a wird wie folgt gefasst:

„12a. entgegen § 27a Abs. 1 den Nachweis nach Muster 12 oder die Erklärung, dass das Fahrzeug nicht als Abfall entsorgt wird oder zum Zweck der Entsorgung im Ausland verbleibt, nicht oder nicht vorschriftsgemäß vorlegt,“

3. Im Anhang werden die Muster 12 und 13 wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

Muster 12 Vorbemerkungen

(§ 27a StVZO)

Vorbemerkungen zur Herstellung des Formblatts „Verwertungsnachweis“ (Muster 12)

b) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

1. Allgemeines

1.1 Der Verwertungsnachweis besteht aus einem Satz mit drei Ausfertigungen (Blätter).

Die erste Ausfertigung (Blatt 1) der Seiten 1 bis 2 des Formblatts enthält über der Zeile 1 folgende Bezeichnung:

„Diese Ausfertigung (rosa) ist für den Fahrzeughalter/-eigentümer bestimmt.“

Blatt 2 enthält entsprechend folgende Bezeichnung:

„Diese Ausfertigung (altgold) ist für den Verwertungsbetrieb bestimmt.“

Blatt 3 enthält entsprechend folgende Bezeichnung:

„Diese Ausfertigung (blau) ist für die Annahmestelle/Rücknahmestelle bestimmt.“

c) Nummer 1.2 wird aufgehoben.

d) Nummer 4.1 wird nach den Worten „Verwertungsnachweis (Muster 12)“ wie folgt gefasst:

„Verwertungsnachweis“ (Muster 12)

Blatt 1 (Ausfertigung für den Halter)	rosa	100 % Yellow und 85 % Magenta
Blatt 2 (Ausfertigung für den Verwertungsbetrieb)	altgold	100 % Yellow und 45 % Magenta
Blatt 3 (Ausfertigung für die Annahme-/Rücknahmestelle)	blau	55 % Magenta und 100 % Cyan

e) Nummer 7 wird aufgehoben.

f) Muster 12 (Verwertungsnachweis) wird wie folgt geändert:

aa) Im Kopfbereich der Seiten 1 bis 3 wird ein 9-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Betriebsnummer“ eingefügt. Hinter dem Wort „Betriebsnummer“ ist eine Fußnote mit der Bezeichnung „von der zuständigen Behörde erteilte Nummer gemäß § 27 Abs. 3 der Nachweisverordnung“ einzufügen.

bb) In der Doppelzeile 1.1 (Name, Vorname/Firma/Körperschaft) wird eine Zeile gestrichen.

cc) In Abschnitt 2 wird eine neue Zeile 2.3 eingefügt. Diese Zeile enthält ein 4-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Leergewicht lt. Fahrzeugbrief (kg)“ sowie ein 10-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Datum der Erstzulassung“.

dd) In Zeile 3.9 wird ein 10-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Ablaufdatum der Bescheinigung“ eingefügt.

ee) In Zeile 4.9 wird ein 10-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Ablaufdatum der Bescheinigung“ eingefügt.

g) Muster 13 (Verbleibserklärung) wird aufgehoben.

Artikel 5

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Anlage (zu § 1) der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1298), die zuletzt durch Verordnung vom 19. September 2001 (BGBl. I S. 2552) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

„In Abschnitt 2 werden die Gebührennummern 224.3 und 224.4 gestrichen.“.

Artikel 6

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die in den Artikeln 3 bis 5 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnungen können auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigungen durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 7

Neufassung der Altfahrzeug-Verordnung

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit kann die Altfahrzeug-Verordnung in der vom [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 8 Abs. 1] an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 8

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

(2) Abweichend von Absatz 1 tritt Artikel 3 § 3 Abs. 1 Satz 2 in Kraft

1. am 1. Juli 2002 für ab diesem Zeitpunkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge und
2. am 1. Januar 2007 für Fahrzeuge, die vor dem in Nummer 1 genannten Zeitpunkt in Verkehr gebracht wurden.

(3) Abweichend von Absatz 1 tritt Artikel 3 § 11 Nr. 2 am 1. Januar 2007 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Zielsetzung und Ausgangslage

Wesentliches Ziel des vorliegenden Gesetzentwurfs ist die Umsetzung der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 269 S. 34) in nationales Recht. Mit dieser Richtlinie ist innerhalb der EU ein einheitlicher Rechtsrahmen zur umweltgerechten Entsorgung von Altfahrzeugen unter Berücksichtigung des Prinzips der Produktverantwortung der Hersteller geschaffen worden. Die wesentlichen Eckpunkte der Richtlinie sind:

- sie gilt für alle Personenkraftwagen (M 1) und leichte Nutzfahrzeuge (N 1);
- sie fordert eine flächendeckende Infrastruktur zur Rücknahme der Altfahrzeuge und setzt konkrete Umweltstandards zur umweltgerechten Behandlung und Entsorgung;
- Letzthalter und/oder Letzteigentümer müssen spätestens ab dem Jahr 2007 ihr Altfahrzeug kostenlos zurückgeben können;
- die Hersteller/Importeure müssen die Entsorgungskosten für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2002 erstmals zugelassen wurden ab diesem Zeitpunkt und für alle übrigen Altfahrzeuge ab dem Jahr 2007 vollständig bzw. zu einem mindestens wesentlichen Teil übernehmen; die Mitgliedstaaten können diese Regelung auch vor diesen Zeitpunkten anwenden;
- bis 2006 sind mindestens 85 % des durchschnittlichen Gewichts eines Altfahrzeugs zu verwerten und mindestens 80 % wiederzuverwenden oder zu recyceln,

  bis 2015 sind diese Verwertungsziele auf 95 % (Verwertung) bzw. 85 % (Recycling) zu steigern;
- ab 1. Juli 2003 ist es grundsätzlich verboten, Fahrzeuge und Bauteile in Verkehr zu bringen, die die Schwermetalle Cadmium, Quecksilber, Blei und sechswertiges Chrom enthalten.

Die in Deutschland bereits getroffenen Regelungen zur umweltgerechten Entsorgung von Altfahrzeugen betreffen zum einen die Altauto-Verordnung vom 4. Juli 1997 (BGBl. I S. 1666) und zum anderen die „Freiwillige Selbstverpflichtung zur umweltgerechten Altautoverwertung (Pkw) im Rahmen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes“ vom 21. Februar 1996, gemeinsam am 1. April 1998 in Kraft getreten sind.

Zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit liegt die Schaffung der erforderlichen Rechtsnormen durch Bundesrecht im gesamtstaatlichen Interesse und ist aus Gründen einer einheitlichen Umsetzung des EG-Rechts notwendig. Zugleich werden durch einheitliches Bundesrecht für alle Wirtschaftsakteure gleiche Anforderungen normiert und somit Wettbewerbsverzerrungen vermieden. Es wird insofern von der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz des Bundes nach Artikel 72 Abs. 2 GG in Verbindung mit den jeweils einschlägigen Bestimmungen nach Artikel 74 GG Gebrauch gemacht.

Da wesentliche Regelungen dieses Konzepts der Altfahrzeug-Richtlinie (AltfzRL) entsprechen, ist es sachgerecht, diese Richtlinie maßgeblich durch Änderung der AltautoV in nationales Recht umzusetzen. Da darüber hinaus weitere gesetzliche Regelungen des Handels- und Steuerrechts sowie des Straßenverkehrsrechts zu ändern sind, ist es zweckmäßig, diese in einem Umsetzungsgesetz zusammenzufassen.

Über die Umsetzung der AltfzRL hinaus werden zugleich diejenigen Änderungen und Anpassungen des bisherigen Rechts vorgenommen, die auf Grund der vorliegenden Erfahrungen mit der Durchführung der AltautoV erforderlich sind. Gemäß dem Bericht der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag „Entsorgung von Altautos“ vom 5. Juli 1999 – Bundestagsdrucksache 14/1389 – wird dem dort festgestellten Änderungsbedarf unter Festlegung folgender Zielsetzungen Rechnung getragen:

- die Gewährleistung eines hohen Qualifizierungsstandards bei Sachverständigen unter klarer Festlegung der Zulassungs-/Akkreditierungsstellen
- die Vereinfachung des Nachweisverfahrens bei stillgelegten Fahrzeugen unter Abwägung des erforderlichen Verwaltungsaufwands mit dem erreichbaren Informationsgewinn für die Überwachungsbehörden
- die Beseitigung möglicher Unklarheiten bei der Anwendung der Verordnung durch entsprechende Klarstellungen des Verordnungstextes
- Verbesserung der Durchsetzbarkeit wichtiger Vorschriften durch Ergänzung entsprechender Bestimmungen über Ordnungswidrigkeiten.

Durch die oben angegebenen Maßnahmen wird die Zielsetzung der AltautoV im Einklang mit der AltfzRL weiter konkretisiert, ohne materielle Verschärfungen von Umweltstandards zu normieren. Zugleich sollen Wettbewerbsverzerrungen, die sowohl durch bestehende unterschiedliche Anforderungen an Sachverständige bei ihrer Zulassung als auch bei der Überprüfungspraxis der Betriebe verursacht werden können, weitgehend vermieden werden.

Die Durchsetzung vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen dient neben der wirtschaftlichen Konsolidierung der umweltgerecht arbeitenden Betriebe auch unmittelbar der Verbesserung des Umweltschutzes, wenn künftig ausschließlich Betriebe am Markt tätig sind, die die umweltrechtlichen Anforderungen in vollem Umfang einhalten.

Die betreffenden Änderungen auf Grund der Vollzugerfahrungen sind bereits in einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe auf Vorschlag der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall konkretisiert und in den Gesetzentwurf aufgenommen worden.

Regelungsumfang und Struktur

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf werden alle erforderlichen Rechtsänderungen aus den betroffenen Rechtsbereichen zusammengefasst. Hierbei wird dem allgemeinen Ziel nach vollzugsfreundlichen Regelungen ohne bürokratischen Mehraufwand in Staat und Wirtschaft in besonderer Weise Rechnung getragen. Die neu geschaffenen oder geänderten Regelungen orientieren sich deshalb so weit wie möglich an der Selbstorganisation der Wirtschaft unter Wettbewerbsbedingungen und beschränken staatliche Eingriffe auf das Notwendigste.

Das bisherige Nachweisverfahren bei der Stilllegung von Fahrzeugen wird durch Verzicht auf die Verbleibserklärung und Beschränkung auf eine Vorlagepflicht im Hinblick auf den Verwertungsnachweis wesentlich vereinfacht. An die Stelle treten erweiterte Mitteilungspflichten, um den zuständigen Behörden die für einen effizienten Vollzug notwendigen Informationen an die Hand zu geben.

Artikel 1 beinhaltet eine handelsrechtliche Übergangsregelung auf dem Gebiet der Rechnungslegung, um im Hinblick auf Rückstellungen, die mit der Anlastung von Entsorgungskosten erforderlich werden, bestmögliche Voraussetzungen für eine wirtschaftsverträgliche Lösung zu schaffen. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 GG.

Der Entwurf erlegt dem Hersteller oder Importeur eines Altfahrzeugs für den Regelfall die öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur unentgeltlichen Rücknahme und damit zugleich die Verantwortung für die Verwertung der zurückzunehmenden Fahrzeuge auf. Die Vorgaben in Artikel 5 Abs. 4 der Richtlinie werden in der Weise umgesetzt, dass die anfallenden Kosten in aller Regel vom Hersteller oder Importeur zu tragen sind. Für diese Verpflichtung sind in Jahres- und Konzernabschlüssen der betroffenen Unternehmen Rückstellungen zu bilden.

Voraussetzungen und Höhe der Rückstellungen richten sich nach den §§ 249 und 253 Abs. 1 Satz 2 HGB. Nach § 249 Abs. 1 Satz 1 HGB sind Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten zu bilden; diese müssen allerdings hinreichend konkretisiert sein. So hat der Erlass der EG-Altfahrzeug-Richtlinie noch nicht zu einer hinreichend konkretisierten Verbindlichkeit bei den Unternehmen der Automobilwirtschaft geführt, da die Richtlinie den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Regelung der Kostentragungspflicht Spielräume belässt; vielmehr tritt die Konkretisierung erst mit der einzelstaatlichen Umsetzung der Richtlinie ein. In diesem Sinne sieht der Entwurf in Artikel 1 als einen neuen Artikel 53 EGHGB klarstellende Bestimmungen über den Beginn der Rückstellungsbildung vor und ermöglicht den betroffenen Unternehmen zur Milderung der Ergebnisbelastung, die aus den Rückstellungen für den Bestand der bereits vor dem 1. Juli 2002 in Verkehr gebrachten Fahrzeuge resultiert, den Ansatz einer Bilanzierungshilfe.

Artikel 2 enthält Bestimmungen zur Ansammlung der Rückstellungen für die Entsorgungsverpflichtungen im Rahmen der steuerlichen Gewinnermittlung. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 105 Abs. 2 i. V. m. Artikel 106 Abs. 3 Satz 1 GG.

Mit Artikel 3 wird durch Änderung der Altauto-Verordnung die Altfahrzeug-Richtlinie unter Berücksichtigung des bereits bestehenden Rechts im erforderlichen Umfang umgesetzt. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 24 GG.

Artikel 4 ändert die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zur Vereinfachung des Nachweisverfahrens bei stillgelegten Altfahrzeugen unter Beachtung der entsprechenden EG-rechtlichen Anforderungen. Artikel 5 ändert die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr im Hinblick auf das mit Artikel 4 vereinfachte Nachweisverfahren. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes zu diesen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG.

Artikel 6 ermöglicht es, die mit Gesetzeskraft erfolgten Änderungen der Verordnungen durch Rechtsverordnungen auf der Grundlage der einschlägigen Ermächtigungen wieder ändern zu können.

Artikel 7 ermächtigt das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit wegen der umfangreichen Änderung der AltautoV die Altfahrzeug-Verordnung im Bundesgesetzblatt bekannt zu machen.

Artikel 8 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Gesetzesfolgen

Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Durch Anlastung der Entsorgungskosten bei den Herstellern/Importeuren entstehen infolge der damit verbundenen Rückstellungen und ihrer steuerlichen Anerkennung Steuerausfälle in den Haushalten des Bundes und der Länder. Unter konservativen Schätzungen belaufen sich die Entsorgungskosten ab der vorgesehenen unentgeltlichen Rücknahme von Altfahrzeugen im Jahr 2007 in Deutschland auf insgesamt rund 800 Mio. DM pro Jahr. Da der Altbestand etwa in dem Maße abnimmt wie die zur Entsorgung anfallenden Altfahrzeuge aus dem Neubestand anwachsen, kann mit einer etwa gleichbleibenden jährlichen Kostenanlastung in o. a. Höhe gerechnet werden, die einer entsprechenden Rückstellungsbildung zu Grunde liegen. Insgesamt können die Entsorgungskosten bis zum Jahr 2030 unter Berücksichtigung der Schnittstellen „Rücknahme Neubestand ab 2002 – Rücknahme Altbestand ab 2007“ zu etwa 19 Mrd. DM angenommen werden, wobei der Anteil für den Altbestand etwa 40 % ausmacht.

Die im Wesentlichen wegen der steuerrechtlich anzuerkennenden Rückstellungen resultierenden Steuermindereinnahmen belaufen sich im Entstehungsjahr 2002 für Bund, Länder und Gemeinden auf insgesamt 465 Mio. DM (rund 238 Mio. Euro). Von den Steuermindereinnahmen entfallen auf den Bund rund 150 Mio. DM (rund 77 Mio. Euro), auf die Länder 155 Mio. DM (rund 79 Mio. Euro) und die Gemeinden 160 Mio. DM (rund 82 Mio. Euro). Nähere Ausführungen zu den Steuermindereinnahmen nach Steuerarten sowie Alt- und Neubestand siehe Teil B zu Artikel 2.

Im Hinblick auf fehlende Vollzugsaufgaben entstehen dem Bund keine Kosten.

Den Ländern entstehen keine ins Gewicht fallenden zusätzlichen Kosten durch neue Verwaltungsaufgaben, da diese durch Erhebung von Gebühren kompensiert werden können. Im Übrigen wird durch verbesserte Mitteilungspflichten sowie externer Erstellung und Pflege von Datenbestände über Sachverständige und anerkannte Demontagebetriebe und Schredderanlagen die Überwachung durch die Vollzugsbehörden erleichtert und vereinfacht; dies führt zu entsprechenden Kosteneinsparungen.

Durch die Vereinfachung des Nachweisverfahrens entfallen künftig die Überwachung der Verbleibserklärung sowie die Weiterleitung der Verwertungsnachweise von der Zulassungsbehörde an die zuständigen Überwachungsbehörden. Durch diese Rechts- und Verwaltungsvereinfachung werden erhebliche Verwaltungskosten bei den zuständigen Behörden eingespart, die bislang nur z. T. durch das Gebührenaufkommen kompensiert werden konnten. Darüber verringert die rechtliche Klarstellung bestimmter Vorschriften behörd-

liches Handeln bei bislang streitiger Auslegung. Die im erforderlichen Umfang erweiterten Ordnungswidrigkeitentatbestände verschaffen den materiellen Vorschriften die notwendige Geltung und ermöglichen der Verwaltungsbehörde ein unmittelbares Einschreiten zur Durchsetzung ordnungsgemäßen Verhaltens.

Kostenmäßige Auswirkungen auf die Wirtschaft

Die Umsetzung der EG-rechtlichen Anforderungen zur umweltgerechten Behandlung und Entsorgung von Altfahrzeugen wirken sich auf Teile der Entsorgungswirtschaft in unterschiedlicher Weise aus, wobei drastische Kostensprünge wegen der bereits weitgehend durch die Altauto-Verordnung umgesetzten Anforderungen der Richtlinie und der Beibehaltung der gesamten Entsorgungsinfrastruktur unter Wettbewerbsbedingungen nicht zu erwarten sind.

Wegen der bereits geltenden Anforderungen der Altauto-Verordnung, die bereits den Anforderungen der Altfahrzeug-Richtlinie entsprechen, ergeben sich bei der Annahme und Weiterleitung von Altfahrzeugen bei den Annahme- und Rücknahmestellen keine zusätzlichen Kosten.

Bei den Demontagebetrieben sind allenfalls geringe zusätzliche Kosten durch Erhöhung der Demontagetiefe dann zu erwarten, wenn die Vermarktung der für das Recycling bestimmten Bauteile und Werkstoffe (noch) nicht wirtschaftlich möglich ist.

Bei den Schredderanlagen sind infolge der bis zum Jahr 2015 schrittweise zu steigernden Verwertungsmengen bei der Schredderleichtfraktion (SLF) entsprechende Kostensteigerungen zu erwarten. Diese fallen wegen der vergleichsweise geringen Anforderungen bis zum Jahr 2006 nicht wesentlich ins Gewicht, können aber in den darauffolgenden Jahren zur Erreichung eines Gesamtverwertungsziels von 95 Gewichtsprozent bis zum Jahr 2015 beachtlich sein. Wegen der heute nicht prognostizierbaren Marktverhältnisse für Primär- und Sekundärrohstoffe sowie mangelnder Kenntnis über Kostenstrukturen verschiedener Verwertungsoptionen der Schredderleichtfraktion lassen sich gegenwärtig die kostenmäßigen Auswirkungen für den mittel- bis langfristigen Zeitraum nur ansatzweise schätzen. Hierbei ist von Bedeutung, dass die gegenwärtig günstigen Ablagerungsmöglichkeiten der SLF spätestens ab dem Jahr 2005 mit Inkrafttreten der Abfallablagerungsverordnung nicht mehr bestehen werden. Die dann notwendige thermische Behandlung führt ohnehin zu einem finanziellen Mehraufwand der im Vergleich zu alternativen Verwertungsoptionen kaum deutlich geringer sein dürfte.

Insgesamt ergeben sich in Umsetzung der Altfahrzeug-Richtlinie bei weiter bestehender Entsorgungsinfrastruktur unter Wettbewerbsbedingungen keine ins Gewicht fallenden Anforderungen, die mittelfristig zu gravierenden Kostensteigerungen bei der Entsorgung von Altfahrzeugen führen werden.

Den Herstellern und Importeuren entstehen Kosten bei der Anlastung der Entsorgungskosten. Die für Deutschland insgesamt anfallenden durchschnittlichen Kosten sind im obigen Abschnitt schätzungsweise angegeben worden. Die tatsächlichen Kosten des Herstellers können hiervon variieren und hängen von unterschiedlichen Voraussetzungen ab, die im Einzelnen nur dem jeweiligen Hersteller bekannt sind oder von ihm zumindest gut abgeschätzt werden können. Einige wichtige Faktoren seien genannt:

- Die Menge der in Deutschland tatsächlich zur Entsorgung anfallenden Fahrzeuge hängt ab von der Nachfrage nach gut erhaltenen älteren Gebrauchtwagen auf Exportmärkten. Dies gilt vornehmlich für die Oberklasse und obere Mittelklasse sowie qualitativ hochwertige Fahrzeuge der Mittelklasse.
- Die Nachfrage nach Ersatzteilen und damit die daraus erzielbare Wertschöpfung hängt ab von ihrer Langzeitqualität sowie dem noch im Verkehr befindlichen Fahrzeugbestand. Der Bedarf an Ersatzteilen für Fahrzeuge mit langer Lebensdauer ist deshalb für diese tendenziell höher.
- Anstrengungen der Herstellers zur recyclinggerechten Konstruktion verringern die Demontagekosten und tragen zur wirtschaftlichen Schließung von Stoffkreisläufen bei.

Die oben skizzierten finanziellen Vorteile einzelner Hersteller und die damit initiierte Anreizwirkung zur Wahrnehmung der im Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz verankerten Produktverantwortung kann aber nur wirksam werden, wenn die Anlastung der Entsorgungskosten dezentral beim jeweiligen Hersteller unter Wettbewerbsbedingungen normiert wird. Deshalb sind diese Überlegungen vorrangig bei der Wahl einer geeigneten Kostenregelung zu Grunde zu legen.

Im Hinblick auf die tatsächlichen Auswirkungen einer vollständigen Kostenanlastung beim Hersteller muss die wirtschaftliche Zumutbarkeit unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgebots geprüft werden. Die im Gesetzentwurf präferierte Konzeption wird die Hersteller veranlassen, die ihnen angelasteten Entsorgungskosten üblicherweise über die Preise der Neufahrzeuge abzuwälzen. Die Höhe dieser Kosten und ihre Durchsetzbarkeit am Markt werden darüber entscheiden, ob dieses vollständig oder teilweise gelingt. Unter konservativen prognostischen Annahmen erfordert die vollständige Internalisierung der Entsorgungskosten sowohl für den Altbestand als auch für den Neubestand einen dauerhaften durchschnittlichen Preisaufschlag von bis zu 200 DM pro Neufahrzeug. Dies ist ein Mehrbetrag von etwa 0,5 % gemessen an einem Fahrzeug mit einem vergleichsweise geringen Neupreis von 40 000 DM. Der in Rede stehende Preisaufschlag liegt damit vollständig innerhalb der üblichen Verhandlungsmarge von etwa 3 %. Selbst unter ungünstigen Bedingungen sind deshalb die zu erwartenden Entsorgungskosten vollständig abzuwälzen; eine tatsächlich unzumutbare Belastung der Hersteller ist deshalb nicht zu befürchten. Darüber hinaus ermöglicht die steuerrechtliche Anerkennung von Rückstellungen wegen der damit verbundenen Verringerung der Steuerlast eine zusätzliche Entlastung der Unternehmen. Zur Diskussion alternativer Modelle unter Würdigung wettbewerbs- und kartellrechtlicher Bedingungen wird auf die Ausführungen in Teil B zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Rücknahmepflichten) verwiesen.

Wenn auch die oben beschriebene Kostenregelung unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten und unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgebots die am besten geeignete ist, muss dafür Sorge getragen werden, dass die handelsrechtlichen Rückstellungspflichten der verpflichteten Unternehmen im Hinblick auf Rückstellungen für den Altbestand

tragbar bleiben. Dies betrifft vor allem Unternehmen mit geringer Ertragskraft, die eine vollständige sofortige Rückstellungsbildung in ernst zu nehmende wirtschaftliche Schwierigkeiten bringen würde. Deshalb sieht Artikel 1 in Verbindung mit Artikel 2 als flankierende Maßnahme eine entsprechende Änderung des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch bzw. des Einkommensteuergesetzes vor, so dass für diese Unternehmen ein ausreichend bemessener Zeitraum zur ergebniswirksamen Bildung der erforderlichen Rückstellungen bis zum Wirksamwerden der Verpflichtung zur Verfügung steht.

Über die unentgeltliche Rücknahmepflicht hinaus entstehen den Herstellern Kosten beim Verzicht auf bestimmte Schwermetalle in Bauteilen und Werkstoffen sowie zur Bereitstellung bestimmter Demontageinformationen und sonstigen Informationspflichten, die gegenwärtig nicht im Einzelnen spezifiziert werden können. Es sei allerdings darauf hingewiesen, dass ein Teil der in Rede stehenden Anforderungen bereits auf freiwilliger Basis durch die Automobilindustrie schon jetzt erfüllt werden, wie z. B. das Internationale-Demontage-Informations-System (IDIS) oder regelmäßige Berichtspflichten auf Grund der Freiwilligen Selbstverpflichtung, so dass zusätzliche ins Gewicht fallende Kosten nicht zu befürchten sind.

Sonstige Auswirkungen auf die Wirtschaftsbeteiligten

Der Gesetzentwurf verfolgt eine Rahmenkonzeption, nach der neue oder geänderte Bestimmungen nur in dem Umfang rechtlich festgelegt werden, um die Vorgaben des EG-Rechts zu entsprechen aber zugleich das Funktionieren des Marktes und die Aufrechterhaltung des Wettbewerbs unter allen Akteuren soweit wie möglich aufrecht zu erhalten und zu stärken. Hierbei soll den Wirtschaftsbeteiligten ein möglichst breiter Aktionsradius zur Verfügung stehen, um innerhalb des festgelegten Rechtsrahmens die jeweilige für das Unternehmen geeignetste Gestaltungsmöglichkeit zu verwirklichen. Diese schafft für alle Beteiligten die günstigsten Marktbedingungen und vermeidet unnötigen Kontrollaufwand durch Verzicht auf bürokratische Regelungen und führt letztlich zu den geringsten volkswirtschaftlichen und betrieblichen Kosten.

Die meist mittelständisch geprägte Entsorgungswirtschaft trägt an der Verifizierung dieser Leitkonzeption wesentlichen Anteil. Sie kann künftig als Dienstleister gegenüber der Automobilwirtschaft agieren aber auch nach wie vor frei am Markt tätig bleiben. Durch vertikale und horizontale Kooperationen unter Beachtung des geltenden Wettbewerbsrechts lassen sich Synergieeffekte erzielen, die die Erfüllung und Einhaltung der einschlägigen Anforderungen sowohl in finanzieller als auch organisatorischer Hinsicht deutlich vereinfachen können.

Dem künftig geringeren Verwaltungsaufwand durch Vereinfachung des Nachweisverfahrens bei der Stilllegung von Fahrzeugen wird durch Verringerung der entsprechenden Verwaltungsgebühren Rechnung getragen. Die angemessene Erhöhung des Gebührensatzes bei der vorübergehenden Stilllegung von Fahrzeugen entspricht dem damit verbundenen Verwaltungsaufwand.

Die Zahl der wild abgestellten Altfahrzeuge wird infolge der kostenlosen Rückgabemöglichkeit des Letzthalters auf ein Mindestmaß abnehmen. Der für die Entsorgung dieser Fahrzeuge bislang notwendige Verwaltungs- und Kostenaufwand der Städte und Gemeinden wird sich deshalb in gleicher Weise verringern.

Preiswirkungen

Die mit dem vorliegenden Gesetzentwurf verursachten Mehrkosten der Automobilhersteller und -importeure für die Rücknahme und Entsorgung der Altfahrzeuge werden infolge der Preisüberwälzung zu geringfügigen Erhöhungen der Neuwagenpreise von etwa 0,5 % führen. Je nach Hersteller und Marke wird wegen der unterschiedlichen tatsächlichen Belastungen mit Entsorgungskosten die Preisanpassung voraussichtlich differieren, wobei bei kleineren, preiswerten Fahrzeugen eher ein relativ höherer Entsorgungspreis, bei teuren Fahrzeugen eher ein vergleichsweise geringerer Aufschlag zur Deckung der Entsorgungskosten erforderlich sein wird. Insgesamt ist allerdings eine Preiserhöhung in Einzelfällen von mehr als 1 % des Neuwagenpreises nicht zu erwarten. Damit sind die Preiswirkungen auf Einzelpreise bei Neufahrzeugen gering.

Die zu erwartenden Preiswirkungen bei Neufahrzeugen werden auf das allgemeine Preisniveau wegen der geringen Höhe und der sektoralen Begrenzung keinen merklichen Einfluss haben.

Die Letzthalter werden künftig durch die Möglichkeit der unentgeltlichen Rückgabe der Altfahrzeuge von Entsorgungskosten entlastet. Fahrzeugkäufer von Neufahrzeugen werden die Entsorgungskosten infolge der zu erwartenden Preisüberwälzung zu tragen haben. Wegen der geringen Erhöhung angesichts des üblichen und deutlich höheren Verhandlungsspielraums bei der Preisfindung sind allerdings Änderungen des Käuferverhaltens nicht zu erwarten. Im Übrigen kann der um die Entsorgungskosten erhöhte Kaufpreis weitgehend bei einem späteren Verkauf wieder kompensiert werden. Insgesamt kommt es wegen der Internalisierung von Entsorgungskosten bei gleichzeitiger und gleichwertiger Entlastung des Letzthalters nicht zu einer Verringerung der Kaufkraft.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch)

Artikel 1 ergänzt das Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EGHGB) um einen neuen Artikel 53, der den Siebzehnten Abschnitt des EGHGB bilden soll. Der neue Artikel 53 EGHGB-E fasst spezielle Übergangsregelungen zur bilanziellen Behandlung der mit dem Altfahrzeug-Gesetz einzuführenden Rücknahme- und Verwertungsverpflichtungen der Automobilhersteller und -importeure zusammen. Handelsrechtlich bedarf es keiner ausdrücklichen gesetzlichen Regelung des Inhalts, dass für die Verpflichtungen nach den §§ 3 bis 5 AltfahrzeugV-E Rückstellungen zu bilden sind. Es handelt sich hierbei um durch Gesetz (im materiellen Sinne) auferlegte Verpflichtungen, die eine Verbindlichkeit des Unternehmens i. S. des § 249 Abs. 1 Satz 1 HGB begründen. Einer gesetzlichen Regelung bedarf es zur Klärung des Beginns der Rückstellungsbildung; außerdem ist die Einführung einer speziellen Bilanzierungshilfe im Zusammenhang mit der Bildung von Rückstellungen während einer Übergangszeit vorgesehen.

Absatz 1 beinhaltet Übergangsvorschriften zur Bildung von Rückstellungen betreffend die Rücknahme und Verwertung von Altfahrzeugen nach den §§ 3 bis 5 der Altfahrzeug-Verordnung in der Fassung des Entwurfs. Dies schließt Rückstellungen für die Rücknahme und Verwertung der vor dem 1. Juli 2002 in Verkehr gebrachten Fahrzeuge ein, auch wenn die Verpflichtung zur unentgeltlichen Rücknahme vom Letzthalter insoweit erst vom Jahr 2007 an gilt. Diese Rückstellungen sind grundsätzlich erstmals in dem Geschäftsjahr auszuweisen, in dem das Altfahrzeug-Gesetz vom Deutschen Bundestag beschlossen wird, bei kalendergleichem Geschäftsjahr mithin voraussichtlich im Geschäftsjahr 2002. Für den Beginn der Rückstellungsbildung wird auf den Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages über das Umsetzungsgesetz abgestellt. Denn – erst – mit dem Gesetzesbeschluss ist das Entstehen von Verbindlichkeiten nach Maßgabe der vom Parlament beschlossenen Regelungen hinreichend wahrscheinlich. Diese Betrachtungsweise korrespondiert mit der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zu den verfassungsrechtlichen Grenzen der Rückwirkung von Gesetzen, nach der ein Vertrauensschutz hinsichtlich des Fortbestands der bisherigen Rechtslage mit der endgültigen Beschlussfassung des Deutschen Bundestages über das ändernde Gesetz entfällt (BVerfGE 95, 64, 87; 72, 200, 261; 31, 222, 227 m. w. Nachw.).

Dieser Regelungsvorschlag bringt einerseits zum Ausdruck, dass noch nicht der – ausfüllungsbedürftige – EG-Rechtsakt, sondern erst dessen einzelstaatliche Umsetzung eine hinreichend konkretisierte Verpflichtung begründet und damit die rechtliche Grundlage für die Rückstellungsbildung schafft. Andererseits wird mit dieser Regelung auch klargestellt, dass die Rückstellung nicht erst mit Ablieferung des Altfahrzeugs zum Zwecke der Verwertung, sondern grundsätzlich bereits mit dessen In-Verkehr-Bringen wirtschaftlich verursacht ist. Denn die (zurückzustellenden) Entsorgungskosten sind den für die Altfahrzeuge bei deren In-Verkehr-Bringen erzielten Verkaufserlösen wirtschaftlich zuzuordnen (vgl. BFH/NV 1999, 1205). Von der Umsetzung der Richtlinie an sind daher grundsätzlich Rückstellungen bezüglich aller Fahrzeuge zu bilden, die am jeweiligen Abschlussstichtag bereits in Verkehr gebracht sind. Sonstige Voraussetzungen oder Hindernisse für den Ansatz einer Rückstellung, die sich aus § 249 Abs. 1 Satz 1 HGB oder aus den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung ergeben, bleiben von der Übergangsregelung unberührt.

Artikel 53 Abs. 1 EGHGB-E bezieht sich nur auf Rückstellungen, die auf der durch das Altfahrzeug-Gesetz geänderten Rechtslage beruhen. Soweit schon nach geltendem Recht – etwa auf Grund einer Selbstverpflichtung – Rückstellungen der Hersteller für Entsorgungskosten in Betracht kommen, steht die Neuregelung dem nicht entgegen.

Über den Umfang der erforderlichen Rückstellungen trifft Artikel 53 Abs. 1 EGHGB-E keine Bestimmungen. Bei der Bewertung der Rückstellungen kann unter den Voraussetzungen des § 240 Abs. 4 HGB auf die voraussichtliche Rücklaufquote und auf die in § 3 Abs. 4 AltfahrzeugV-E vorgesehenen Ausnahmen von der Verpflichtung zu unentgeltlicher Rücknahme Bedacht zu nehmen sein. Unberührt bleiben damit allgemeine Grundsätze insbesondere zur Konkurrenz zwischen der Passivierung von Rückstellungen und der (künftigen) Aktivierung von Anschaffungs- oder Herstellungskosten (dazu Clemm/Erle, in Beck'scher Bilanzkommentar, 4. Aufl., § 249 HGB Rn. 100, Stichwort „Anschaffungs- und Herstellungskosten“ m. w. Nachw.). Unberührt bleibt auch die Verpflichtung zu voller Passivierung der bereits wirtschaftlich verursachten Verpflichtung; eine ratierliche Ansammlung der auf den bei Umsetzung der Richtlinie vorhandenen Fahrzeugbestand entfallenden Rückstellungen scheidet aus. Insoweit unterscheiden sich die Rückstellungen für die Entsorgung von Altfahrzeugen, die den bereits früher erzielten Verkaufserlösen des Herstellers oder Importeurs anzulasten sind, z. B. von Rückstellungen von Unternehmen der Elektrizitätswirtschaft für die Entsorgung von radioaktivem Material, da diese Verpflichtung mit dem weiteren Betrieb der Atomkraftwerke und den daraus zu erwartenden zukünftigen Erlösen in wirtschaftlichem Zusammenhang steht, so dass die letztgenannten Rückstellungen über eine voraussichtliche Betriebsdauer ratierlich anzusammeln sind.

Um die Auswirkungen der sich insoweit kumulierenden Rückstellungszuführungen hinsichtlich der bei Verabschiedung des Altfahrzeug-Gesetzes bereits in Verkehr gebrachten Altfahrzeuge abzumildern, erlaubt Absatz 2 des Artikels 53 EGHGB-E den Ansatz einer Bilanzierungshilfe. Diese ist so zu bemessen und in den Folgejahren planmäßig in der Weise zurückzuführen, dass sich der nach den handelsrechtlichen Bestimmungen jeweils auszuweisende Jahreserfolg des rücknahmepflichtigen Unternehmens im Ergebnis ebenso entwickelt, wie dies bei einer ratierlichen Ansammlung der auf den Altfahrzeugbestand entfallenden Rückstellungen während des Zeitraums von der Umsetzung der Richtlinie bis zum Wirksamwerden der Rücknahmeverpflichtung zum 1. Januar 2007 der Fall wäre:

Den Umfang der zulässigen Aktivierungshilfe bestimmt Satz 1 als die Differenz zwischen dem nach Absatz 1 in Verbindung mit § 253 HGB anzusetzenden Rückstellungsbetrag, der auf den Altbestand i. S. des Artikels 8 Abs. 2 Nr. 2 des Altfahrzeug-Gesetzes entfällt, und einem fiktiven Rückstellungsvolumen, das sich zum jeweiligen Abschlussstichtag bei ratierlicher Ansammlung der auf den Altbestand entfallenden Rückstellungen ergäbe. Satz 2 legt den fiktiven Ansammlungszeitraum fest, der der Bestimmung des Vergleichsvolumens zugrunde zu legen ist. Satz 3 regelt die Bezeichnung und den Ausweis der Bilanzierungshilfe in der Bilanz. Aus der Verweisung in Satz 4 ergibt sich für Kapitalgesellschaften, die von der Bilanzierungshilfe Gebrauch machen, dass der Posten im Anhang zu erläutern ist und dass die Gewinnausschüttung besonderen Beschränkungen unterliegt.

Zu Artikel 2 (Änderung des Einkommensteuergesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 6 Abs. 1 Nr. 3a Buchstabe d)

Zu Buchstabe a

Handelsrechtlich sind für Verpflichtungen zur Rücknahme und Verwertung von Erzeugnissen Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten im Sinne des § 249 Abs. 1 Satz 1 HGB zu bilden. Das gilt nach dem Maßgeblichkeitsgrundsatz des § 5 Abs. 1 Satz 1 EStG auch für die Steuerbilanz.

Nach Artikel 53 Abs. 1 EGHGB-E sind Rückstellungen für Verpflichtungen zur Rücknahme und Verwertung von Altfahrzeugen nach den §§ 3 bis 5 der Altfahrzeug-Verordnung

vom 4. Juli 1997 (BGBl. I S. 1666) in der Fassung des Altfahrzeug-Gesetzes vom … [einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieses Gesetzes] hinsichtlich der bis zum jeweiligen Bilanzstichtag in Verkehr gebrachten Fahrzeuge erstmals für Wirtschaftsjahre zu bilden, die nach dem … [einsetzen: Tag, an dem der Deutsche Bundestag dieses Gesetz beschlossen hat] enden. Vor Umsetzung der EU-Richtlinie zur Rücknahme und Verwertung von Altfahrzeugen in nationales Recht dürfen Rückstellungen nicht gebildet werden.

Bezieht sich eine Rücknahme- und Verwertungsverpflichtung auch auf Erzeugnisse, die vor Inkrafttreten der jeweiligen gesetzlichen Regelung in Verkehr gebracht worden sind, sind zur Vermeidung unbilliger Härten die entsprechenden Rückstellungen vom Zeitpunkt der erstmaligen Bildung bis zum Beginn der jeweiligen Erfüllung (Ansammlungszeitraum) zeitanteilig in gleichen Raten anzusammeln. Damit wird der Forderung Rechnung getragen, für die Rücknahmeverpflichtung von in der Vergangenheit in Verkehr gebrachten Erzeugnissen eine vertretbare steuerliche Übergangsregelung zuzulassen.

Die in gleichen Raten anzusammelnden Rückstellungen werden – anders als die nicht anzusammelnden, sondern lediglich abzuzinsenden Rückstellungen für neu in Verkehr gebrachte Erzeugnisse – nicht zusätzlich abgezinst, da es sich bei der Rücknahme- und Verwertungsverpflichtung nicht um eine Verpflichtung handelt, für deren Entstehen im wirtschaftlichen Sinne der laufende Betrieb ursächlich ist (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 3a Buchstabe d Satz 1 EStG).

Zu Buchstabe b

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 2 (§ 52)

Redaktionelle Anpassung

Finanzielle Auswirkungen

– Steuermindereinnahmen (–) in Mio. DM –

lfd. Nr.	Maßnahme	Steuerart/ Gebietskörperschaft	Entstehungsjahr	Rechnungsjahr 2002	2003	2004	2005	2006	2007
1	Zuführungen zu Rückstellungen für Fahrzeuge, die ab dem 1. Juli 2002 in Verkehr gebracht werden (Alt-Neufahrzeuge).	**Insg.**	**–185**	**–185**	**–205**	**–220**	**–230**	**–250**	**–270**
		GewSt	–80	–80	–90	–95	–100	–110	–115
		KSt	–100	–100	–110	–120	–125	–135	–145
		SolZ	–5	–5	–5	–5	–5	–5	–10
		Bund	**–59**	**–59**	**–64**	**–70**	**–73**	**–78**	**–88**
		GewSt	–4	–4	–4	–5	–5	–5	–5
		KSt	–50	–50	–55	–60	–63	–68	–73
		SolZ	–5	–5	–5	–5	–5	–5	–10
		Länder	**–62**	**–62**	**–69**	**–75**	**–77**	**–84**	**–90**
		GewSt	–12	–12	–14	–15	–15	–17	–18
		KSt	–50	–50	–55	–60	–62	–67	–72
		Gem.	**–64**	**–64**	**–72**	**–75**	**–80**	**–88**	**–92**
		GewSt	–64	–64	–72	–75	–80	–88	–92
2	Zuführungen zu Rückstellungen für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2002 in Verkehr gebracht wurden und nach dem 31. Dezember 2006 zurückgegeben werden (Alt-Altfahrzeuge): Entsorgungskosten werden bis zum Beginn der Erfüllung ratierlich angesammelt (§ 6 Abs. 1 Nr. 3f EStG).	**Insg.**	**–280**	**–280**	**–280**	**–280**	**–280**	**–280**	**–220**
		GewSt	–120	–120	–120	–120	–120	–120	–95
		KSt	–150	–150	–150	–150	–150	–150	–120
		SolZ	–10	–10	–10	–10	–10	–10	–5
		Bund	**–91**	**–91**	**–91**	**–91**	**–91**	**–91**	**–70**
		GewSt	–6	–6	–6	–6	–6	–6	–5
		KSt	–75	–75	–75	–75	–75	–75	–60
		SolZ	–10	–10	–10	–10	–10	–10	–5
		Länder	**–93**	**–93**	**–93**	**–93**	**–93**	**–93**	**–75**
		GewSt	–18	–18	–18	–18	–18	–18	–15
		KSt	–75	–75	–75	–75	–75	–75	–60
		Gem.	**–96**	**–96**	**–96**	**–96**	**–96**	**–96**	**–75**
		GewSt	–96	–96	–96	–96	–96	–96	–75
	Summe	**Insg.**	**–465**	**–465**	**–485**	**–500**	**–510**	**–530**	**–490**
		Bund	**–150**	**–150**	**–155**	**–161**	**–164**	**–169**	**–158**
		Länder	**–155**	**–155**	**–162**	**–168**	**–170**	**–177**	**–165**
		Gem.	**–160**	**–160**	**–168**	**–171**	**–176**	**–184**	**–167**

Anmerkung zu Nummer 1: („Alt-Neufahrzeuge“)
Für die ab dem 1. Juli 2002 in Verkehr gebrachten Fahrzeuge ist zum Ende des Wirtschaftsjahres eine Rückstellung für die Verwertungs- und Entsorgungskosten zu bilden. Bei der Rückstellungsbildung ist zu berücksichtigen, dass voraussichtlich nur ein Teil der Fahrzeuge zur Verwertung zurückgegeben werden. Die Rückstellungen sind abzuzinsen.

Anmerkung zu Nummer 2: („Alt-Altfahrzeuge“)
Für die voraussichtlich nach dem 31. Dezember 2006 zurückgegebenen Fahrzeuge ist eine Rückstellung für die Entsorgungs- und Verwertungskosten zum ersten Bilanzstichtag nach Umsetzung der EU-Richtlinie in nationales Recht zu bilden. Die Entsorgungskosten werden bis zum Beginn der Erfüllung ratierlich angesammelt.

Zu Artikel 3 (Änderung der AltautoV)

Zu Nummer 1 (Änderung der Überschrift)

Die Überschrift der zu ändernden Altauto-Verordnung wird dem erweiterten Regelungsbereich angepasst und das Wort „Altauto“ durch die aus der Altfahrzeug-RL übernommene Bezeichnung „Altfahrzeug“ ersetzt.

Zu Nummer 2 (§ 1 – Anwendungsbereich)

Mit der Erweiterung durch die neuen Absätze 1 bis 4 wird Artikel 3 der Altfahrzeug-Richtlinie unter Verweis auf die entsprechenden Regelungen der Altfahrzeug-Verordnung im erforderlichen Umfang übernommen.

Absatz 5 entspricht dem bisherigen § 1 der AltautoV und ist im Hinblick auf den erweiterten Regelungsumfang entsprechend ergänzt worden.

Zu Nummer 3 (§ 2 – Begriffsbestimmungen)

Zu Buchstabe a

Die Begriffsbestimmungen aus Artikel 2 der Richtlinie werden mit den bestehenden Begriffsbestimmungen aus § 2 AltautoV in Absatz 1 zusammengefasst. Die neuen Begriffsbestimmungen werden so weit als möglich wörtlich übernommen, aber im erforderlichen Umfang auf das deutsche Recht abgestellt sowie um weitere Definitionen ergänzt. Bei der Definition „Hersteller“ wird aus Gründen der Klarstellung auch der Rechtsnachfolger eines Herstellers/Importeurs diesem gleichgestellt. Dies ist z. B. dann von Bedeutung, wenn ein Hersteller die Marke eines anderen Herstellers erworben hat, wie z. B. die Marke Skoda durch die VW AG. Der Begriff „Verwertungsbetrieb“ aus der AltautoV wird durch den Begriff „Demontagebetrieb“ ersetzt, der die Tätigkeit der gemeinten Betriebe besser beschreibt und der Begriffsbestimmung der Richtlinie entspricht.

Zu Buchstabe b

Als Folgeänderung werden die bisherigen Absätze 2 bis 4 aufgehoben.

Zu Buchstabe c

Die bisherige Fassung von Absatz 5 wird entsprechend dem erweiterten Regelungsumfang angepasst und beim Entsorgungsfachbetrieb klargestellt, dass eine Gleichstellung mit den übrigen anerkannten Betrieben nur dann gilt, wenn der Entsorgungsfachbetrieb für die jeweils infrage kommenden abfallwirtschaftlichen Tätigkeiten qualifiziert ist und dieses entsprechend dokumentiert ist. Im Falle des nach § 5 Abs. 3 anerkannten Betriebes soll die Anerkennung nun für den Betrieb und nicht für den Betreiber gelten. So würde ein Betrieb z. B. bei Verkauf oder Verpachtung nicht die Anerkennung, die wesentlich von dem Vorhandensein materieller Voraussetzungen abhängt, verlieren.

Zu Nummer 4 (Einfügung neuer § 3 – Rücknahmepflichten)

In Nummer 4 werden durch Einfügung eines neuen § 3 (Rücknahmepflichten) die entsprechenden Verpflichtungen aus Artikel 5 der Richtlinie normiert.

In Absatz 1 Satz 1 wird die generelle Verpflichtung zur Rücknahme der Altfahrzeuge durch den Hersteller festgelegt. Satz 2 regelt die unentgeltliche Rücknahme für den Letzthalter ab der Schnittstelle Rücknahmestelle. Dies schließt die Rücknahme bei entsprechend beauftragen Demontagebetrieben ein, wenn diese zugleich Rücknahmestellen im Sinne von § 2 sind.

Die in Satz 2 grundsätzlich festgelegte unentgeltliche Rücknahmepflicht des Herstellers entspricht zum einen dem Wortlaut und der Entstehungsgeschichte der Altfahrzeug-Richtlinie in Artikel 5 Abs. 4 Unterabsatz 2 sowie der im Kreislaufwirtschaftsgesetz verankerten Produktverantwortung der Hersteller. Modellrechnungen unter konservativen Abschätzungen zeigen, dass durchschnittlich ein Mehraufwand von nicht mehr als 200 DM, bezogen auf ein neu in Verkehr gebrachtes Fahrzeug ausreicht, um die zur Entsorgung in Deutschland mit einem negativen Marktwert anfallenden Altfahrzeuge zu entsorgen. Damit kann die dem Prinzip der Produktverantwortung folgende Internalisierung der Entsorgungskosten durch Preisüberwälzung vollständig erfolgen. Die dezentrale Verpflichtung einer Kostenanlastung beim Hersteller steht im Einklang mit dem Wettbewerbs- und Kartellrecht und ist deshalb aus allgemeinen Überlegungen der Ordnungspolitik allen weiteren Modellen, in denen entweder die Hersteller zentral verpflichtet werden in einen Fond einzuzahlen oder eine Drittbeteiligung z. B. durch den Halter vorgesehen wird, vorzuziehen.

Die in Rede stehende Regelung ist wirtschaftlich zumutbar unter Beachtung des Gebots der Verhältnismäßigkeit, wenn ernst zu nehmende wirtschaftliche Schwierigkeiten von Unternehmen nicht zu besorgen sind. Dies könnte dann der Fall sein, wenn auf Unternehmen im Hinblick auf die Anlastung von Entsorgungskosten für den Altbestand wegen der nach dem Handelsrecht unmittelbar vorzunehmenden Rückstellungen erhebliche und ggf. unverhältnismäßig hohe und damit wirtschaftlich nicht mehr zumutbare Belastungen zukommen. Deshalb wird in Artikel 1 und 5 dieser Gefahr Rechnung getragen, um den Unternehmen die Möglichkeit zu geben, die erforderlichen Rückstellungen auch ratierlich bis zum Wirksamwerden dieser Verpflichtung im Jahr 2007 nachzukommen.

Alternative Finanzierungsmodelle mit einer für alle Hersteller gleichen Beteiligung erfordern eine monopolartige Fondsstruktur mit Solidarcharakter. Dies ist mit dem bestehenden Wettbewerbs- und Kartellrecht nicht vereinbar. Darüber hinaus trägt ein solches Modell weder zum Fördern

des Wettbewerbs um eine recyclinggerechte Produktion von Fahrzeugen bei, noch fördert es weitergehende Anstrengungen zur Verringerung von Entsorgungskosten. Es schafft ferner wegen der notwendigen starren Organisationsstruktur nicht die erforderliche Flexibilität und den Freiraum, der den Herstellern entsprechend ihrer unterschiedlichen Interessen und tatsächlichen Aufwendungen aber in einer möglichst marktwirtschaftlichen Lösung gegeben werden muss. Gegenüber dem präferierten Modell einer dezentralen, schlanken und wettbewerbsorientierten Kostenanlastung führt ein zentraler Finanzierungsfonds zu hohen Aufwendungen bei der Überwachung der Stoff- und Geldflüsse und damit zu zusätzlichen betrieblichen und volkswirtschaftlichen Kosten.

Die Prüfung einer nach der Altfahrzeug-Richtlinie möglichen Beteiligung der Halter an der Finanzierung der Entsorgungskosten ergibt, dass kein Modell überzeugende Vorteile gegenüber der vollständigen Kostenanlastung bei den Herstellern hat. Es erscheint nicht möglich, eine Halterbeteiligung ohne Aufgabe wichtiger wettbewerbs- und kartellrechtlicher Vorgaben und ohne Einschränkung von Gestaltungsfreiheit der Akteure unter marktwirtschaftlichen Bedingungen in die Praxis umzusetzen.

Mit der vollständigen und dezentralen Anlastung von Entsorgungskosten werden den Herstellern Möglichkeiten der internen Finanzierung gegeben, die ihren jeweiligen Interessen und Erfordernissen am weitesten entsprechen. Die hiermit geschaffene Gestaltungsfreiheit der Marktteilnehmer erfordert den geringsten Kontroll- und Überwachungsaufwand sowohl aus der Sicht des Staates als auch aus der Sicht der Wirtschaft und führt damit insgesamt zu den geringsten betriebswirtschaftlichen oder volkswirtschaftlichen Kosten. Die Hersteller teilweise von der Anlastung von Entsorgungskosten auszunehmen ist unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes nicht erforderlich und aus Gründen einer möglichst einfachen marktwirtschaftlichen Regelung im Wettbewerb unter Beachtung kartellrechtlicher Vorgaben nicht geboten.

Absatz 2 stellt die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger dem Letzthalter gleich, damit auch diese die in § 15 Abs. 4 KrW-/AbfG bezeichneten Fahrzeuge (sog. „rote-Punkt-Autos) unter den Bedingungen des § 3 Abs. 4 AltfzV unentgeltlich zurückgeben können, wenn der Halter oder der Eigentümer nicht festgestellt werden konnte.

In Absatz 3 ist die Anforderung der Flächendeckung des Rücknahmesystems festgelegt. Es wird deklaratorisch darauf hingewiesen, dass das Rücknahmenetz auch von mehreren Herstellern betrieben werden kann, soweit kartellrechtliche Anforderungen nicht entgegenstehen. Dies ist vor allem dann nicht zu erwarten, wenn kleinere Importeure oder Hersteller sich eines gemeinsamen Rücknahmenetzes bedienen. Es wird klargestellt, dass die vorhandene Infrastruktur hierbei durch Beauftragung Dritter genutzt werden kann. Die Flächendeckung ist im Regelfall dann ausreichend, wenn in einer kreisfreien Stadt mindestens eine Rücknahmestelle und in einem Landkreis mindestens zwei Rücknahmestellen eingerichtet sind. Es gibt gegenwärtig 117 kreisfreie Städte und 323 Landkreise.

Absatz 4 legt die Bedingungen fest, unter denen eine unentgeltliche Rücknahme durch die Hersteller nicht zu erfolgen hat. Dies entspricht der Regelung in Artikel 5 Abs. 4 Unterabsatz 3 der Altfahrzeug-Richtlinie. Die dort genannten wesentlichen Bauteile wurden um den Katalysator ergänzt, um eine Entfernung dieses wertvollen Bauteils zu verhindern.

Darüber hinaus legen Nummern 1 und 2 fest, dass Altfahrzeuge nur dann unentgeltlich zurückzunehmen sind, wenn diese nach dem deutschen Zulassungsverfahren entweder zugelassen sind oder zuletzt zugelassen waren und insgesamt mindestens 3 Monate zugelassen gewesen sein müssen. Ohne diese Bestimmungen ist zu befürchten, dass Letzthalter mit Fahrzeugen ausländischer Zulassung von der Möglichkeit der unentgeltlichen Rückgabe Gebrauch machen oder Fahrzeuge zum Zweck der unentgeltlichen Rückgabe zugelassen werden, was weder dem Geltungsbereich der Verordnung noch der Altfahrzeug-Richtlinie entspricht. Nummer 5 legt fest, dass der Fahrzeugbrief zu übergeben ist. Hierdurch soll missbräuchlichen Handlungen (vorgeblich verwerteter Altfahrzeuge mittels gehandelter Fahrzeugbriefe) entgegengetreten werden.

In Absatz 5 werden die Hersteller verpflichtet, die erforderlichen Informationen für den Letzthalter im Hinblick auf die Findung einer geeigneten Rücknahmestelle bereitzustellen.

Absatz 6 regelt die entsprechenden Verpflichtungen zur Rücknahme von Altteilen aus Reparaturen von Personenkraftwagen nach den Vorgaben von Artikel 5 Abs. 1 1. Spiegelstrich der Altfahrzeug-RL. Diese Verpflichtung entspricht im Hinblick auf den Aufbau einer Entsorgungsinfrastruktur bereits den Zielen in Nummer 3.2 der Freiwilligen Selbstverpflichtung. In Deutschland erfolgt darüber hinaus die Kostenübernahme zur Entsorgung von Werkstattabfällen weitgehend durch die Automobilhersteller. Absatz 6 verlangt nicht den Aufbau eines neuen Rücknahmenetzes, soweit die Entsorgung derzeit reibungslos funktioniert.

Absatz 7 fordert, dass die an der Produktion der dort bezeichneten Fahrzeuge beteiligten Unternehmen (Chassishersteller i. S. v. § 2 Abs. 1 Nr. 3 und z. B. sog. Aufbauhersteller) Vereinbarungen z. B. über eine anteilige Tragung der Entsorgungskosten treffen.

Zu Nummer 5 (Änderung § 4 – neu – Überlassungspflichten)

Zu Buchstabe a

Es werden die erforderlichen Änderungen im bisherigen § 3 Abs. 1 der AltautoV unter Berücksichtigung des erweiterten Regelungsbereiches festgelegt. Hierbei steht es dem Letzthalter frei, sein Altfahrzeug entweder dem Rücknahmenetz des Herstellers oder einer sonstigen anerkannten Annahmestelle oder einem sonstigen anerkannten Demontagebetrieb zu überlassen. Die Entscheidung, welcher Stelle das Altfahrzeug überlassen wird, wird maßgeblich davon abhängen, ob hierfür noch ein positiver Preis erzielt werden kann. Demontagebetriebe werden deshalb – wie bisher – im Wettbewerb um Altfahrzeuge stehen. Es soll letztlich dem Markt und der Reaktion der Akteure überlassen bleiben, welche Überlassungsoptionen genutzt werden. Dies gewährleistet die bisherigen marktwirtschaftlichen Bedingungen, wobei allerdings für alle Teilnehmer die Voraussetzung der Anerkennung der Betriebe zu beachten ist.

Zu Buchstabe b

In Absatz 2 erfolgen die Erweiterung um anerkannte Rücknahmestellen bei der Beauftragung zur Aushändigung des Verwertungsnachweises durch den Demontagebetrieb sowie die Klarstellung, dass mit Ausstellung des Verwertungsnachweises auch die ordnungsgemäße Verwertung versichert wird. Dies bedeutet, dass ein Altfahrzeug, für das ein Verwertungsnachweis ausgestellt worden ist, dieses auch unter Beachtung der Vorschriften der Verordnung zu entsorgen ist.

Zu Buchstabe c

Durch die Ergänzung in Absatz 3 gilt die Überlassungspflicht zur Schließung der Verwertungskreisläufe künftig auch für Rücknahmestellen. Durch die Anfügung des Satzes 2 wird die Überlassung eines Altfahrzeuges an einen Demontagebetrieb durch eine Annahme- oder Rücknahmestelle von den umfangreichen Pflichten der Nachweisverordnung befreit. Angesichts der Dokumentationspflichten der Annahme- und Rücknahmestellen, und angesichts der Tatsache, dass sie nur als Mittler zwischen dem Letzthalter und dem Demontagebetrieb dienen, erscheint dies gerechtfertigt. Mit der Einfügung von Satz 2 wird entsprechenden Anregungen aus Ländern und Verbänden entsprochen.

Zu Buchstabe d

Die Erfahrung mit der Anwendung der Verordnung im Rahmen der Kontrolle der Überlassungspflichten und der Anerkennung der Betriebe durch Sachverständige hat gezeigt, dass die Überlassung von Restkarossen an Anlagen gebilligt wurde, die nicht der Anlagendefinition entsprechen. Meist handelt es sich um einfache Pressen oder Scheren, die im Gegensatz zu Schredderanlagen die Schließung von Stoffkreisläufen unter Gewinnung von unmittelbar einsetzbaren Sekundärrohstoffen nicht gewährleisten. Durch die Änderung des Absatzes 4 erfolgt eine für alle Beteiligten sachgerechte Klarstellung hinsichtlich der Überlassungspflichten bei Restkarossen, die dem gegenwärtigen Stand der Technik und den Zielen der Verordnung entspricht. Zugleich wird durch Erlaubnis im Einzelfall die Möglichkeit eröffnet, auch andere Verfahren als die Schreddertechnologie als geeignete Verfahren unter Berücksichtigung der Anlagendefinition in § 2 Nr. 19 anzuerkennen. Durch die erfolgte Klarstellung werden Unsicherheiten bei der Durchführung der Verordnung künftig beseitigt, die Schließung von Stoffkreisläufen unter umweltgerechten und einheitlichen Bedingungen gewährleistet und Wettbewerbsverzerrungen weitgehend verhindert.

Zu Nummer 6 (Änderung § 5 – neu – Entsorgungspflichten)

Zu Buchstabe a

In Absatz 1 werden die Verwertungs- und Recyclingquoten aus Artikel 7 Abs. 2 der Altfahrzeug-Richtlinie übernommen und als generelle Anforderungen normiert. Die detaillierten Anforderungen zur Umsetzung dieser Bestimmungen für die Abfallerzeuger erfolgen jeweils im Anhang I. Darüber hinaus haben die jeweiligen übrigen Wirtschaftsbeteiligten durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass die genannten Vorgaben auch tatsächlich erfüllt werden.

In Absatz 2 – neu – (entsprechend Absatz 1 alt) bleiben die Generalanforderungen für die von der Verordnung erfassten Betreiber bestehen unter Beachtung redaktioneller Änderungen wegen Erweiterung des Regelungsumfangs und Änderung der Bezeichnung des Anhangs. Im Hinblick auf die Änderung gemäß Nummer 5 Buchstabe d, wonach künftig die Überlassung von Restkarossen an sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung einer behördlichen Erlaubnis bedarf, werden die allgemeinen Anforderungen im Absatz 2 auch auf diese Anlagen erweitert. Es wird klargestellt, dass die jeweiligen abfallwirtschaftlichen Tätigkeiten nur erfolgen dürfen, wenn die Betriebe anerkannt sind.

Durch die Ergänzung von Absatz 3 – neu – (Absatz 2 alt) werden die Sachverständigen künftig ermächtigt und verpflichtet, bereits erteilte Bescheinigungen zu entziehen, wenn die Voraussetzungen nicht oder nicht mehr erfüllt werden. Dieser ergänzenden Regelung liegt die Erfahrung zu Grunde, dass bislang die erteilte Bescheinigung nicht entzogen werden konnte und der Betrieb zunächst darauf vertrauen konnte, bis zum Ablauf der Geltungsdauer von der erteilten Bescheinigung Gebrauch zu machen. Die neue Regelung wird die Verantwortung des Sachverständigen stärken, den Betreiber zur dauerhaften Einhaltung der Anforderungen veranlassen und die behördliche Überwachung vereinfachen, da bei Entziehung oder Nichtverlängerung der Bescheinigung die zuständige Behörde hierüber in Kenntnis zu setzen ist. Ein etwaiger Weiterbetrieb ist eine Ordnungswidrigkeit und kann von der Überwachungsbehörde unmittelbar geahndet werden. Da die Einhaltung der jeweiligen Quoten erst im Nachhinein überprüft werden kann, wird dies nicht als Voraussetzung zur Anerkennung gefordert. Allerdings besteht eine Mitteilungspflicht des Sachverständigen gegenüber der Überwachungsbehörde bei Nichterfüllung dieser Anforderung. Wird die Erfüllung der Verwertungsquoten nicht nachgewiesen, ist dies eine Ordnungswidrigkeit.

Die Grundlagen von Prüfungen, die in den Nummern 1 und 2 bezeichnet werden, sind der geltenden Rechtslage angepasst worden.

Der neue Absatz 4 stellt klar, dass ein Entsorgungsfachbetrieb gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 die selben Anforderungen einhalten muss, aber es nicht zusätzlich zur Anerkennung nach § 2 Abs. 2 Nr. 2 einer Bescheinigung bedarf.

Zu Buchstabe b

Die Vorlagepflichten im bisherigen Absatz 3 werden dort gestrichen und mit den erweiterten Mitteilungspflichten in einem neuen § 7 zusammengefasst.

Zu Buchstabe c

Als Folgeänderung wird der alte Absatz 4 zu Absatz 5 neu.

Zu Nummer 7 (§ 6 – neu – Sachverständige)

Die Überprüfung der Betriebe durch unabhängige Sachverständige im Hinblick auf die Einhaltung der Umweltstandards ist wesentlicher Bestandteil deregulativer Instrumente innerhalb der Verordnung, womit im Wesentlichen eine Entlastung der Überwachungsbehörden von Routineaufgaben verbunden ist. Der bisherige § 5 stellt die

grundlegenden Anforderungen und die Möglichkeiten der Zulassung von Sachverständigen dar. Diese Regelung besitzt deshalb hohe Bedeutung bei der Durchsetzung weitgehend einheitlicher und qualitätsgesicherter Anforderungen an Sachverständige.

Die geltende Regelung lässt unterschiedliche Möglichkeiten der Sachverständigenzulassung zu. Einerseits können Sachverständige durch öffentliche Bestellung nach dem Verfahren des § 36 der Gewerbeordnung die Berechtigung zur Erteilung der Bescheinigung nach § 4 Abs. 2 erlangen, zum anderen besteht die Möglichkeit, dass die Befähigung durch „ein Mitglied des Deutschen Akkreditierungsrates in einem allgemein anerkannten Verfahren“ festgestellt wird. Während bei der öffentlichen Bestellung nach einheitlichem Satzungsrecht die persönlichen und fachlichen Anforderungen festgelegt und abgeprüft werden, gibt es im Rahmen der „DAR-Zulassung“ lediglich allgemein formulierte Grundsätze innerhalb privatrechtlicher Normen. Diese legen zwar das Verfahren der Akkreditierung und Zertifizierung von Sachverständigen und Sachverständigenorganisationen in allgemeiner Form fest, treffen aber auch unter Berücksichtigung der gegenwärtigen und allgemein anerkannten Praxis keine konkreten Qualifikationsanforderungen an Akkreditierungsstellen, Personalzertifizierungsstellen oder Sachverständige. Lediglich bei der persönlichen Zertifizierung durch eine Personalzertifizierungsstelle erfolgt eine Zusammenarbeit mit dem Deutschen Industrie- und Handelskammertag, um auf freiwilliger Basis vergleichbare Anforderungen wie bei öffentlich bestellten Sachverständigen sicherzustellen.

Die ursprüngliche Zielsetzung nach einer möglichst breiten Sachverständigeneinbindung unter Einschluss des „DAR-Systems“ hat sich zwar grundsätzlich bewährt, allerdings hat die bisherige Praxis gerade bei Zulassungen innerhalb des „DAR-Systems“ deutliche Mängel wegen der nicht hinreichend bestimmten Vorschrift gezeigt. Trotz erheblicher Zweifel an der Rechtmäßigkeit erteilter Akkreditierungen lässt die geltende Regelung offen, wer zu Akkreditierungen befähigt ist und welche Anforderungen hierbei zu stellen sind. Darüber hinaus musste mindestens in einem Fall die Akkreditierung einer Sachverständigenorganisation hingenommen werden, bei der massive Zweifel an der fachlichen Qualifikation und der Zuverlässigkeit bei der Überprüfung der Betriebe sowohl in Kreisen der betroffenen Wirtschaft als auch seitens der Überwachungsbehörden festgestellt wurden.

Soll der Deregulierungsanspruch der Verordnung Erfolg haben, muss es gelingen, eine ausreichende Qualifikation der Sachverständigen nach festgelegten Zulassungsverfahren und Möglichkeiten der Kontrolle erteilter Zulassungen bundeseinheitlich sicherzustellen. Die gegenwärtige Situation hat z. T. zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten derjenigen Betriebe geführt, die die Anforderungen der Verordnung einhalten. Deshalb war beabsichtigt, weitgehend einheitliche Eignungsvoraussetzungen für Sachverständige einschließlich der Konkretisierung des Zulassungsverfahrens auf der Grundlage von § 4 Abs. 4 a. F. bekannt zu geben. Hiergegen sind jedoch rechtliche Bedenken geltend gemacht worden. Der daraufhin der Wirtschaft unterbreitete Vorschlag, die entsprechenden Qualifikationsvoraussetzungen für Sachverständige in einer autonomen Gemeinsamen Verfahrensordnung in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU)/Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) selbst festzulegen, ist von den Beteiligten trotz des Deregulierungsanreizes letztendlich nicht angenommen worden.

Angesichts dieser Sachlage ist der bisherige § 5 entsprechend zu ändern, ohne die in der Praxis bewährten Zulassungsverfahren für Sachverständige und Sachverständigenorganisationen zu beschränken. Aus Gründen der Rechtsklarheit und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen wird das jeweilige Zulassungsverfahren bezeichnet. Danach bleiben auch künftig mehrere Möglichkeiten zur Zulassung von Sachverständigen und zur Feststellung ihrer Eignung bestehen. Die Änderung schafft die Voraussetzungen dafür, dass auch künftig der Deregulierungsanspruch der Verordnung erhalten bleibt und zugleich nachteilige Entwicklungen bei der Anwendung der bisherigen Regelung verbunden mit ungeklärten Zuständigkeits- und Vollzugsfragen künftig wirksam verhindert werden.

Auf dieser Grundlage werden künftig Zulassungsverfahren beschränkt auf öffentlich bestellte Sachverständige und auf Umweltgutachter und Umweltgutachterorganisationen mit bestimmten Qualifikationen sowie auf persönlich qualifizierte Sachverständige durch eine von der TGA akkreditierte Zertifizierungsstelle. Diese Verfahren ermöglichen den zuständigen Zulassungsbehörden oder -stellen, die notwendigen Qualifizierungsanforderungen durchzusetzen. Für akkreditierte Sachverständigenorganisationen nach dem „DAR-System“ besteht durch den neuen § 12 eine ausreichend bemessene Übergangsregelung, um sich der neuen Rechtslage anpassen zu können.

Zu Nummer 8 (§ 7 – neu – Mitteilungspflichten)

Im neu eingefügten § 7 werden die bislang bestehenden sowie neue Mitteilungspflichten aus Gründen der Übersichtlichkeit zusammengefasst. Hierbei liegt der Schwerpunkt neben der Unterrichtung der Vollzugsbehörden zur Verbesserung der Überwachungsmöglichkeiten insbesondere in der Erfassung und Fortschreibung von Angaben über zugelassene Sachverständige oder Sachverständigenorganisationen. Dies ermöglicht den Wirtschaftsbeteiligten den vollständigen Zugang zu verlässlichen Informationen bei der Auswahl geeigneter Sachverständiger oder Sachverständigenorganisationen, trägt damit zu einheitlichen Wettbewerbsbedingungen bei und erleichtert die Überprüfung durch die zuständigen Überwachungsbehörden im Hinblick auf die erteilten Anerkennungen.

In Absatz 1 werden die entsprechenden Mitteilungspflichten aus dem gestrichenen § 4 Abs. 3 a. F. übernommen. Neu ist, dass künftig die Betreiber anerkannter Betriebe die Bescheinigungen einschließlich der jeweiligen Prüfberichte sowie Betriebsnummer nach Nachweisverordnung der zuständigen Überwachungsbehörde vorlegen. Dies ermöglicht den zuständigen Behörden eine gezielte Überprüfung derjenigen Betriebe, bei denen Zweifel an einer ordnungsgemäßen Erteilung der Bescheinigung bestehen und veranlasst die Sachverständigen, in jedem Fall einen ausreichend bemessenen Auditbericht zu erstellen.

Durch die in Absatz 2 normierten Mitteilungspflichten wird künftig eine offizielle und jeweils aktualisierte Liste zugelassener Sachverständiger und Sachverständigenorganisationen zur Verfügung stehen. Dies gilt entsprechend für zugelassene technische Überwachungsorganisationen und Entsorgergemeinschaften im Hinblick auf erteilte Zertifizierungen von Entsorgungsfachbetrieben im Sinne von § 2 Abs. 2. Die Bestimmung der beim DIHK eingerichteten gemeinsamen Stelle nach § 32 Abs. 2 des Umweltauditgesetzes – UAG – als zuständige Stelle zur Entgegennahme der Angaben, zur Zusammenführung und Aktualisierung der Daten und zur Veröffentlichung der erstellten Liste ist sachgerecht, da diese Stelle bereits über vergleichbare Erfahrungen bei der Führung des Verzeichnisses über registrierte Betriebsstandorte nach § 32 Abs. 1 und 2 UAG verfügt. Darüber hinaus ist sie über die Anbindung an den DIHK organisatorisch eng mit den für die Durchführung der öffentlichen Bestellung von Sachverständigen nach § 36 GewO zuständigen Industrie- und Handelskammern verbunden. Die übertragenen Aufgaben verursachen deshalb keine ins Gewicht fallenden zusätzlichen Sach- und Personalkosten. Die Voraussetzungen einer unabhängigen, wettbewerbsneutralen Aufgabenerfüllung sind wegen der Funktion des DIHK als Dachorganisation der öffentlich-rechtlich verfassten Industrie- und Handelskammern in Verbindung mit den in § 32 UAG bezeichneten Aufgaben der gemeinsamen Stelle gegeben, so dass Interessenskonflikte bei der Wahrnehmung der übertragenen Aufgaben nicht zu besorgen sind.

In Absatz 3 werden die Sachverständigen verpflichtet, Überprüfungstermine 14 Tage zuvor der zuständigen Behörde mitzuteilen. Damit wird den Behörden die Überwachung der Arbeit der Sachverständigen erleichtert und diese kann erfolgen, ohne dass für die Betriebe zusätzliche Überprüfungstermine entstehen.

Zu Nummer 9 (§ 8 – neu – Abfallvermeidung)

Mit dem neuen § 8 wird Artikel 4 der Altfahrzeug-Richtlinie umgesetzt.

Zu Nummer 10 (§ 9 – neu – Kennzeichnungsnormen und Demontageinformationen)

Mit dem neuen § 9 wird weitgehend wörtlich Artikel 8 der Altfahrzeug-Richtlinie umgesetzt.

Zu Nummer 11 (§ 10 – neu – Informationspflichten)

Mit dem neuen § 10 wird Artikel 9 Abs. 2 der Altfahrzeug-Richtlinie umgesetzt.

Zu Nummer 12 (§ 11 – Neufassung Ordnungswidrigkeiten)

Die bisherigen Ordnungswidrigkeiten aus § 6 AltautoV sind im Hinblick auf die geänderte Bezugsnorm redaktionell überarbeitet worden. Darüber hinaus werden Ordnungswidrigkeiten neu aufgenommen wegen zusätzlicher materieller Anforderungen sowie Erfahrungen mit dem Vollzug bestimmter Vorschriften der AltautoV, um diese unmittelbar durchsetzen zu können.

Zu Nummer 13 (§ 11 – neu – Übergangsvorschriften)

Durch Gewährung angemessener Übergangsbestimmungen wird den geänderten Bestimmungen des § 6 bei der Zulassung von Sachverständigen und Sachverständigenorganisationen Rechnung getragen. So bleiben nach Absatz 1 die bereits bei Inkrafttreten der Verordnung rechtmäßig erteilten Bescheinigungen bis zu deren Ablauf bestandskräftig.

Absatz 2 ermöglicht den Sachverständigen und Sachverständigenorganisationen, die von der Neuregelung in § 6 erfasst werden, einen angemessenen Übergangszeitraum, um die neuen Anforderungen bis zum Ablauf von 2 Monaten nach Inkrafttreten der Verordnung zu erfüllen. Die bis zu diesem Zeitpunkt erteilten Bescheinigungen sind allerdings auf längstens 6 Monate zu befristen. Hierdurch wird erreicht, dass spätestens 8 Monate nach dem Inkrafttreten der Verordnung die dann erteilten Bescheinigungen aller Sachverständigen und Sachverständigenorganisationen den Anforderungen der Verordnung entsprechen müssen.

Zu Nummer 14 (Änderungen des Anhangs)

Zu Buchstabe a

Die Überschrift wird dem erweiterten Regelungsbereich angepasst.

Zu Buchstabe b

Wegen des erweiterten Geltungsbereichs auch für Rücknahmestellen wird die Überschrift zu Nummer 2 entsprechend ergänzt.

Zu Buchstabe c

Hier handelt es sich um redaktionelle Änderungen zur Klarstellung des Gewollten und zur Anpassung an neue Begrifflichkeiten. Darüber hinaus werden die Dokumentationspflichten für Annahme- und Rücknahmestellen nun nur noch an einer Stelle unter Nummer 2.3 geregelt.

Zu Buchstabe d

Auf eine säurebeständige Ausrüstung der Abstellplätze von Annahmestellen soll künftig verzichtet werden, da die Gefahr der Undichtigkeit von Batterien offenbar gering ist. Sollen allerdings z. B. durch Unfall geschädigte Fahrzeuge mit undichten Batterien auf nicht säurebeständigen Flächen abgestellt werden, so sind entsprechende Maßnahmen zu veranlassen, die ein Eindringen von Säure in den Boden verhindern. Der Hinweis auf die DIN 1999 erfolgt nun zweckmäßiger Weise ohne Datumsangaben.

Zu Buchstabe e

Die Änderungen dienen der Klarstellung des Gewollten. Die Dokumentationspflichten werden nun vollständig unter 2.3 genannt. Eine schriftliche Dokumentation ist zu Erleichterung der Überprüfung ggf. zusätzlich zu einer elektronischen Dokumentation vorzuhalten.

Zu Buchstabe f

Die Anforderungen für Annahmestellen sollen auch für Rücknahmestellen gelten.

Zu Buchstabe g

Wegen unterschiedlicher Anforderungen an die Lagerung flüssigkeitstragender Kraftfahrzeugteile im Vergleich zu sonstigen Teilen werden diese Bereiche künftig getrennt gegliedert. Eine Fläche zur Verdichtung ist nur notwendig,

falls der Betrieb solche Maßnahmen auch durchführt. „Vorbehandlung“ statt „Behandlung“ dient hier wie im Folgenden der Klarstellung. In § 2 wird der Begriff „Vorbehandlung“ definiert.

Zu Buchstabe h

Die einzelnen Anforderungen an die Platzausrüstung werden aus Gründen der Übersichtlichkeit mit Gliederungsnummern strukturiert. In Nummer 3.1.2.4 werden besondere Anforderungen zur Lagerung von Batterien neu aufgenommen, so dass auf die säurebeständige Ausrüstung der übrigen Flächen analog zu Nummer 2.2.1 verzichtet werden kann; vgl. Buchstabe d. Die Anforderungen an die Flächen werden jeweils einzeln benannt, daher fällt Nummer 3.1.2.5 weg.

Zu Buchstabe i

Die Ergänzungen dienen der Klarstellung, dass alle einschlägigen rechtlichen Regelungen einzuhalten sind und die Anforderungen aus der AltautoV auch für diejenigen Betriebe gelten, die keiner immissionsschutzrechtlichen Genehmigung bedürfen.

Zu Buchstabe j

Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit werden die Dokumentationspflichten nun in Nummer 3.3 zusammengestellt.

Zu den Buchstaben k bis n

Hiermit werden die notwendigen Ergänzungen zur Umsetzung von Artikel 6 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 3 der Altfahrzeug-Richtlinie vorgenommen.

Darüber hinaus werden die Regelungen bezüglich Altölen der geänderten Altölverordnung angepasst.

Die Anforderung an eine ordnungsgemäße Trockenlegung sowie die Nennung einschlägiger Vorschriften zum Umgang mit brennbaren Flüssigkeiten werden konkretisiert.

Zu Buchstabe o

Zur Umsetzung von Artikel 6 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 4 der Altfahrzeug-Richtlinie wird Nummer 3.2.3.3 entsprechend neu gefasst.

Zu Buchstabe p

Durch Neufassung des Satzes 6 werden grundsätzlich mengenmäßige Anforderungen an die Wiederverwendung und stoffliche Verwertung festgelegt, die beim Demontagebetrieb einzuhalten sind. Damit werden die Recyclingquoten abgekoppelt von den übrigen Verwertungsquoten nach der Richtlinie und insofern eine Vereinfachung der Kontroll- und Überwachungsaufgaben erreicht. Unter der Annahme eines Metallgehaltes von ca. 75 Gewichtsprozent und einer durch Studien belegten Quote für Wiederverwendung und stoffliche Verwertung von ca. 97 % des Metallanteils ergibt sich eine nicht gesondert nachzuweisende stoffliche Verwertungsquote von mindestens 70 % des Altfahrzeuggewichts ($0,75 \times 0,97 = 0,73$). Zuzüglich der 10 % Nichtmetall, die vom Demontagebetrieb der Wiederverwendung oder der stofflichen Verwertung zuzuführen sind, werden die Anforderungen nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b sicher erreicht.

Damit kann künftig die aufwändige gemeinsame Berechnung und datenmäßige Erfassung von Stoffströmen aus Demontagebetrieb und Schredderanlage entfallen. Die Kooperation mehrerer Demontagebetriebe wird ermöglicht. Die Einhaltung der Anforderungen sind in diesen Fällen gemeinsam nachzuweisen.

Darüber hinaus wird in Satz 7 klargestellt, dass die Mindestquote nicht Stoffströme des Demontagebetriebs berücksichtigen darf, die ohnehin der Metallquote zuzurechnen sind, wie z. B. Restkarossen oder Kernschrott sowie ausgebaute Metallteile.

Bei Altreifen erfolgt in Deutschland derzeit die stoffliche Verwertung von mindestens der aus der Altfahrzeugverwertung stammenden Reifenmenge[4]. Deshalb erscheint der hohe Aufwand mit einer Verpflichtung zur vollständigen stofflichen Verwertung der beim Demontagebetrieb anfallenden Altreifen nicht gerechtfertigt. Satz 8 schafft insofern eine Nachweiserleichterung bezüglich der Verwertung von Altreifen.

Satz 9 ermöglicht es, auf eine Demontage oder einen Ausbau von Bauteilen und Materialien entsprechend der Vorgabe in Satz 6 zu verzichten, wenn die Quote für die stoffliche Verwertung nach der Altfahrzeug-Richtlinie in Höhe von 80 Gewichtsprozent durch andere geeignete Maßnahmen erfüllt wird, z. B. durch Trennen der Bauteile oder Materialien beim Schreddern mit anschließender stofflicher Verwertung dieser Fraktionen.

Satz 10 korreliert das Leergewicht mit dem im Fahrzeug-Brief eingetragenen Fahrzeuggewicht, so dass eine Wägung der Altfahrzeuge zur Berechnung der Quote für die stoffliche Verwertung im Regelfall nicht erforderlich ist. Diese Korrelation ist durch entsprechende Verwiegungen statistisch gut abgesichert – vgl. 1. Monitoringbericht der ARGE Altauto, Kapitel 6.3 vom 31. März 2000 – erscheint sachgerecht und verringert den Aufwand für die Betriebe.

Zu den Buchstaben q bis s

Diese Änderungen sind im Wesentlichen redaktioneller Art oder Folgeänderungen.

Alle Dokumentationspflichten sind mit dieser Änderung übersichtlich unter Nummer 3.3.3 zusammengefasst. Die hinzugekommenen Angaben zu Materialströmen aus anderen Betriebsteilen sind für das Monitoring der Quoten erforderlich.

Zu Buchstabe t

Wegen der Einbeziehung der sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung wird die Überschrift entsprechend ergänzt.

---

[4] Von insgesamt ca. 640 000 t/a werden ca. 265 000 t energetisch verwertet, meist in Zementwerken. 70 000 t werden stofflich verwertet, z. B. durch Granulatherstellung oder Runderneuerung. Um 50 000 t werden zur Wiederverwendung exportiert. Bei einem geschätzten Aufkommen von 1 Millionen Altfahrzeugen pro Jahr ist mit dem Anfall von nur 28 000 bis 35 000 t Altreifen zu rechnen (4 bis 5 Reifen à 7 kg pro Altfahrzeug). Die stoffliche Verwertung einer entsprechenden Menge ist also gesichert.

Zu Buchstabe u

Die Änderungen in Satz 1 dienen der Klarstellung des Gewollten. Die Ergänzung in Satz 3 dient der Klarstellung, dass Restkarossen erst nach Behandlung entsprechend den dort bezeichneten Anforderungen des Anhangs angenommen und geschreddert werden dürfen. Dies gilt unabhängig davon, ob Restkarossen aus Deutschland stammen oder importiert worden sind.

Zu Buchstabe v

Durch Neufassung der Nummer 4.1.2 für die Schredderanlagen und ggf. sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung wird die Einhaltung bestimmter Verwertungsquoten der in diesen Anlagen anfallenden nicht-metallhaltigen Abfälle vorgeschrieben. Nicht-metallhaltiger Abfall in diesem Sinn ist die sog. Schredder-Leicht-Fraktion (SLF) sowie der nicht metallische Anteil der Schredderschwerfraktion (SSF). Unter konservativen Abschätzungen werden mit den festgelegten Verwertungsanforderungen die Verwertungsquoten nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a und Nummer 2 Buchstabe a sicher eingehalten. Diese Regelung schafft durch die Entkopplung der Recyclingquoten eine deutliche Vereinfachung des Kontrollaufwands, da es nunmehr ausschließlich darauf ankommt, bestimmte Gewichtsanteile der gesamten, nichtmetallhaltigen Abfälle der Schredderanlagen als verwertet nachzuweisen. Grundlage dieser Überlegung ist ein Altfahrzeug mit 1 000 kg bzw. eine Restkarosse mit 650 kg. Der Metallanteil wird mit 70 Gewichtsprozent zu Grunde gelegt.

Diese Regelung trägt im Übrigen dem Umstand Rechnung, dass die weitaus meisten Schredderanlagen neben Restkarossen auch zugleich Mischschrott verarbeiten. Die in Rede stehenden Anforderungen gelten insofern unabhängig von der Zusammensetzung des Schredder-Inputs, wobei die Anforderungen aus der Altfahrzeug-Richtlinie immer eingehalten werden. Die Einhaltung der angegebenen Beziehung in Satz 2 gibt den Schredderanlagen eine einfache und leicht vollziehbare Option, die Anforderungen auch dann zu erfüllen, wenn ausschließlich die verwertete Masse der SLF in Bezug auf die anfallenden Schredderrestfraktionen (Summe aus SLF und SSF) betrachtet wird.

Zu Buchstabe w

Redaktionelle Änderungen. Zur Einfügung von „schriftlich“ siehe Erläuterungen zu Buchstabe e.

Zu Buchstabe x

Wegen der grundsätzlich gleichen Anforderungen an die nunmehr erlaubnisbedürftigen sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung im Vergleich zu Schredderanlagen wird Anhang I Nummer 4 entsprechend erweitert und mit der neu eingefügten Nummer sowohl den zuständigen Behörden als auch den Sachverständigen bei der Erlaubnis und der Erteilung der Bescheinigung eine einheitliche Entscheidungsgrundlage an die Hand gegeben.

Zu Buchstabe y

Die Ergänzung dient der erforderlichen rechtlichen Klarstellung, dass Abweichungen von den Anforderungen des Anhangs I künftig nur durch die zuständige Behörde gebilligt werden können. Hierbei sollte der Sachverständige im Rahmen der Erteilung der Bescheinigung nach § 5 Abs. 3 den Antrag begründen. Durch diese Regelung wird erreicht, dass in Zweifelsfällen stets eine Kontaktnahme mit der zuständigen Behörde erforderlich wird und ein einheitliches Vorgehen sichergestellt ist.

Zu Nummer 15 (Anhang II – neu)

In Nummer 15 wird der Anhang II der Altfahrzeug-Richtlinie in die AltfzV eingefügt und dieser in Bezug zur grundlegenden Vorschrift des § 8 Abs. 2 der Verordnung gesetzt.

Zu Nummer 16

Hiermit wird die Angabe „Altautos“ in den jeweiligen Bestimmungen des Anhangs zur AltautoV a. F. der neuen Bezeichnung „Altfahrzeuge(n)“ angepasst.

Zu Artikel 4 (Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

Zu Nummer 1 (Neufassung § 27a StVZO)

Mit Artikel 4 wird § 27a der StVZO unter Berücksichtigung der Anforderungen nach Artikel 5 Abs. 3 Unterabsatz 1 der Altfahrzeug-Richtlinie neu gefasst.

Absatz 1 regelt die Vorlagepflicht des Verwertungsnachweises bei Altfahrzeugen. Wegen der erweiterten Mitteilungspflichten nach § 7 AltfahrzeugV kann deshalb die bisherige Versendung des Verwertungsnachweises an die zuständigen Überwachungsbehörden entfallen, wodurch der Verwaltungsaufwand erheblich vereinfacht wird.

Wird ein Fahrzeug nicht als Abfall entsorgt oder verbleibt das Fahrzeug zum Zweck der Entsorgung im Ausland, z. B. nach einem Unfall, ist dieses künftig gegenüber der Zulassungsbehörde formlos zu versichern. Damit entfällt die bisherige Abgabe einer Verbleibserklärung, die einen erheblichen Vollzugsaufwand der Behörden darstellte, ohne allerdings wegen der vergleichsweise leichten Umgehungsmöglichkeiten den zuständigen Behörden eine wirkliche Hilfe bei der Überwachung zu geben.

Absatz 2 präzisiert die Aufgaben der Zulassungsbehörde im Hinblick auf die Überprüfung der Angaben im Verwertungsnachweis. Die Rückgabe des Verwertungsnachweises erfolgt entweder an den Halter/Eigentümer oder an einen von diesen Beauftragen. Dieser kann z. B. die Rücknahme-/Annahmestelle oder der Demontagebetrieb sein, vgl. Nummer 3.10 und Nummer 4.10 im Formblatt Verwertungsnachweis.

Zu Nummer 2 (Bußgeldvorschrift)

Die bisherige Bußgeldvorschrift wird der geänderten Bezugsvorschrift angepasst.

Zu Nummer 3 (Änderung des Anhangs zu den Mustern 12 und 13)

Gemäß den Buchstaben a bis e werden die Vorbemerkungen wegen des Verzichts auf die Verbleibserklärung redaktionell angepasst und in Buchstabe f das Muster des Verwertungsnachweises entsprechend den Erfahrungen im Vollzug zur Verbesserung der Überwachung vor Ort ergänzt.

Zu Buchstabe g

Folgeänderung.

Zu Artikel 5 (Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)

Mit Artikel 5 wird die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr in der Weise geändert, dass die bisherigen Gebührennummern 224.3 und 224.4 wegen des künftig stark vereinfachten Verwaltungsaufwands der Zulassungsbehörden (Wegfall der Verbleibserklärung und Verzicht auf die Versendung des Verwertungsnachweises) gestrichen werden.

Zu Artikel 6 (Entsteinerungsklausel)

Artikel 6 enthält die übliche Entsteinerungsklausel, damit die mit Gesetzesrang neu eingeführten oder geänderten Vorschriften künftig weiterhin mit Rechtsverordnungen auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigungsgrundlagen geändert werden können.

Zu Artikel 7 (Neufassung der Altfahrzeug-Verordnung)

Mit Artikel 7 wird dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit wegen der umfangreichen Änderungen der Altauto-Verordnung die Neubekanntmachung ermöglicht.

Zu Artikel 8 (Inkrafttreten)

Absatz 1 enthält die generelle Vorschrift des Inkrafttretens.

In Absatz 2 werden die entsprechenden Fristen aus Artikel 12 Abs. 2 der Altfahrzeug-Richtlinie übernommen. Eine Abweichung hiervon, die nach Artikel 12 Abs. 3 der Altfahrzeug-Richtlinie möglich wäre, wird im Hinblick auf die vollständige Anlastung der Entsorgungskosten gegenüber den Herstellern nicht für sachgerecht gehalten.

Absatz 3 regelt das Inkrafttreten der Bußgeldvorschrift korrespondierend mit Absatz 2 Nr. 2.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333